



Unión Europea

# Programa Operativo de Fondo de Cohesión - FEDER



## Fondo de Cohesión - FEDER

Fondo de Cohesión - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

**"Una manera de hacer Europa"**

<b>CAPITULO 0: INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
<b>BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FONDO DE COHESIÓN.....</b>	<b>3</b>
I. Prioridades establecidas para acceder al Fondo .....	4
II. Grado de ejecución de las actuaciones .....	6
III. Actuaciones más representativas .....	8
IV. Principales problemas en la ejecución del Fondo .....	11
<b>BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FEDER .....</b>	<b>12</b>
I. ANDALUCÍA.....	12
II. EXTREMADURA .....	13
<b>CAPITULO I: DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>14</b>
<b>1.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTES EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>14</b>
1.1.1. Análisis del sistema de transportes.....	14
1.1.2. Diagnóstico del sistema de transportes .....	20
<b>1.2. EL MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....</b>	<b>24</b>
1.2.1. Agua .....	25
1.2.2. Residuos .....	30
1.2.3. Riesgos ambientales .....	31
1.2.4. La movilidad urbana .....	33
<b>CAPITULO II: ANÁLISIS DAFO .....</b>	<b>35</b>
<b>2.1. SITUACIÓN DEL MODELO ESPAÑOL DE TRANSPORTES.....</b>	<b>35</b>
<b>2.2. SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL .....</b>	<b>36</b>
<b>CAPITULO III: ESTRATEGIA A SEGUIR PARA LA FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES .....</b>	<b>39</b>
<b>3.1. TRANSPORTES.....</b>	<b>39</b>
3.1.1. Ferrocarriles .....	41
3.1.2. Transporte marítimo y puertos .....	42
<b>3.2. MEDIO AMBIENTE .....</b>	<b>43</b>
3.2.1. Abastecimiento .....	43
3.2.2. Saneamiento y depuración .....	44
3.2.3. Residuos .....	45
3.2.4. Prevención de Riesgos.....	46
3.2.5. Transporte urbano limpio.....	47
<b>3.3. ESTRATEGIA E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES.....</b>	<b>47</b>
<b>CAPITULO IV: EJES PRIORITARIOS Y DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES.....</b>	<b>50</b>

<b>4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN.....</b>	<b>50</b>
<b>4.2. EJES Y ACTUACIONES.....</b>	<b>51</b>
Eje 1. TRANSPORTES (RTE) FONDO DE COHESIÓN.....	51
1. Alta Velocidad Ferroviaria.....	52
2. Puertos.....	54
3. Listado Indicativo de Grandes Proyectos.....	56
EJE 2. MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE .....	57
1. Abastecimiento .....	59
2. Saneamiento y Depuración .....	61
3. Residuos .....	64
4. Prevención de Riesgos .....	66
5. Transporte urbano limpio.....	67
EJE 3. ASISTENCIA TÉCNICA.....	68
EJE 4. TRANSPORTE (RTE-T) FEDER.....	71
Alta Velocidad Ferroviaria.....	71
<b>4.3. INDICADORES OPERATIVOS.....</b>	<b>72</b>
<b>CAPITULO V: DISPOSICIONES DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA.....</b>	<b>76</b>
<b>5.1. PRINCIPIOS GENERALES .....</b>	<b>76</b>
<b>5.2. AUTORIDADES DEL PROGRAMA OPERATIVO .....</b>	<b>76</b>
5.2.1. Autoridad de Gestión .....	77
5.2.2. Autoridad de Certificación .....	82
5.2.3. Autoridad de Auditoría .....	86
<b>5.3. SISTEMA INFORMÁTICO DE GESTIÓN.....</b>	<b>87</b>
<b>5.4. PLAN DE EVALUACION .....</b>	<b>92</b>
5.4.1. Mecanismo de Coordinación: Comité Consultivo sobre Seguimiento y Evaluación.....	92
5.4.2. Definición de Indicadores .....	93
5.4.3. Actividades específicas de evaluación.....	94
<b>5.5. PUBLICIDAD E INFORMACIÓN.....</b>	<b>95</b>
<b>5.6. COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS FONDOS.....</b>	<b>97</b>
<b>5.7. INCIDENCIA DEL PROGRAMA SOBRE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES .....</b>	<b>97</b>
<b>5.8. PRINCIPIO DEL PARTENARIADO.....</b>	<b>98</b>
<b>CAPÍTULO VI: ASIGNACIÓN FINANCIERA .....</b>	<b>99</b>
<b>CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN EX - ANTE.....</b>	<b>102</b>

## **CAPITULO 0: INTRODUCCIÓN**

En el Consejo Europeo de 15 y 16 de diciembre del 2005 se llegó a un Acuerdo sobre las perspectivas financieras de la Unión Europea para el periodo 2007-2013, en el que se incluía para España, con carácter transitorio, una dotación de 3.250 millones de euros para el Fondo de Cohesión.

En el Reglamento Nº 1083/2006 del Consejo se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión. Asimismo establece que el Fondo de Cohesión debe integrarse en la programación de la ayuda de finalidad estructural, en aras de una mayor coherencia en la intervención de los diversos fondos.

En consecuencia, las actuaciones del Fondo de Cohesión en el periodo 2007-2013 se plasman en el presente Programa Operativo, en tres ejes prioritarios, (Redes Transeuropeas de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y Asistencia Técnica), junto con un eje de Transporte en el Objetivo de Convergencia, financiado por el FEDER, en base a un diagnóstico de la situación en estos ámbitos, unas prioridades temáticas, unas disposiciones de aplicación y una dotación financiera.

El Fondo de Cohesión es un fondo de carácter nacional, por lo que podrá cofinanciar actuaciones en todo el territorio nacional.

El artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1083/2006, recoge la siguiente definición de “Programa Operativo”: documento presentado por el Estado miembro y aprobado por la Comisión Europea, en el que se recoge una estrategia de desarrollo que contiene un conjunto coherente de prioridades para cuya realización se precisará ayuda de alguno de los Fondos.

Por otra parte, el artículo 31 en su apartado 1 indica que las intervenciones de los Fondos en los Estados miembros adoptarán la forma de Programas Operativos encuadrados en el Marco Estratégico Nacional de Referencia. Cada Programa Operativo cubrirá el período comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2013.

En aplicación del artículo 37 del Reglamento, el presente Programa Operativo se ha estructurado en base al índice propuesto en las “Orientaciones e índices para la elaboración de los Programas Operativos FEDER, FSE y Fondo de Cohesión 2007-2013”.

## **BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FONDO DE COHESIÓN**

El Protocolo sobre la cohesión económica y social, incorporado como anejo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, reafirma la misión de la Comunidad de fomentar la cohesión económica y social y la solidaridad entre los Estados miembros y especifica que un Fondo de cohesión aportará ayuda financiera a proyectos relativos al medio ambiente y las redes transeuropeas en los Estados miembros que reúnan dos requisitos: en primer lugar, que tengan un producto nacional bruto (PNB) per cápita inferior al 90 % de la media comunitaria y, en segundo lugar, que cuenten con un programa cuyo objeto sea el cumplimiento de las condiciones de convergencia económica que se especifican en el artículo 104 C del Tratado.

Así, el Fondo de Cohesión, en el periodo 2000-2006, ha aportado ayuda financiera a proyectos en los sectores siguientes:

- a) Proyectos medioambientales alineados con los objetivos del Tratado de la CE y, en particular, los proyectos que coincidan con las prioridades en materia de política comunitaria medioambiental establecidas por los planes de acción medioambiental y de desarrollo sostenible pertinentes.
- b) Proyectos de transporte destinados a establecer o a desarrollar las infraestructuras de transporte tal como son definidas por las directrices de la Red Transeuropea de Transporte (RTE) y particularmente los proyectos prioritarios.

En el periodo 2000-2006, la Comisión estableció tres principios generales en la preparación y gestión del Fondo de Cohesión modificado a partir de los Reglamentos (CE) nº 1264/99, y (CE) nº 1265/99, de junio 1999, y que entraron en vigor el 1 de enero de 2000:

- Un enfoque más estratégico.
- Una mayor racionalización del tamaño de los proyectos y de los grupos de éstos.
- Una mayor coordinación con los demás instrumentos comunitarios, en particular con el FEDER.

En cuanto al enfoque más estratégico, la preparación del periodo se articuló en torno a los siguientes aspectos:

- Una estrategia y unas prioridades de intervención por sectores mejor definidas
- Aplicación del principio de "quien contamina paga".
- Desarrollo de la financiación mixta de los proyectos.

## I. Prioridades establecidas para acceder al Fondo

Las prioridades sectoriales **medioambientales** han sido las siguientes:

- Abastecimiento de agua potable: cumplimiento de la directiva marco del agua. Las intervenciones se han centrado en ciudades con una gran concentración de población con el fin de garantizar un suministro suficiente de agua, así como una mejora de su calidad en beneficio de los consumidores. Se han mejorado las infraestructuras existentes con el fin de limitar las pérdidas. El Fondo de Cohesión ha intervenido prioritariamente en las infraestructuras de los sistemas.
- Saneamiento y depuración: cumplimiento de la directiva relativa a saneamiento y depuración de aguas (91/271/CE), que tiene por objeto la recogida, tratamiento y vertido de aguas residuales urbanas; las prioridades eran, más concretamente:
  - para 1998: zonas sensibles;
  - para 2000: grandes aglomeraciones de más de 15.000 habitantes;
  - para 2005: pequeñas aglomeraciones de entre 2.000 y 15.000 habitantes.
- Gestión de residuos sólidos urbanos, industriales y peligrosos, y residuos de hospitales: se ha dado prioridad a los proyectos de residuos sólidos urbanos en todo el territorio nacional con arreglo a la directiva marco en materia de residuos, residuos peligrosos, etc. La financiación de proyectos en este sector ha pretendido favorecer la minimización, recuperación, valorización y eliminación definitivas, según se determina en las directivas.

Dentro de este ámbito, se ha dado prioridad a los proyectos que cumplieran los siguientes criterios:

- ciclo de intervenciones completo y subsanación de lagunas que persistían en los sistemas para llevar a término lo dispuesto en las directivas;
- proyectos o grupos de proyectos integrados en sistemas funcionales;
- viabilidad de las inversiones, principalmente, cubriendo los costes de funcionamiento con las tarifas;
- Adaptación de los proyectos relativos a la gestión del agua a los planes de cuencas hidrográficas y a sus aspectos cuantitativos y cualitativos, como el equilibrio del balance hídrico de cuencas y la oferta de agua;
- en lo que se refiere a la gestión del agua en cuencas internacionales de la Península Ibérica, priorizando proyectos con implicaciones internacionales, siempre desde la óptica de las prioridades comunitarias. Estableciendo unos objetivos por cuenca y posibilitando la realización de estudios y acceso a asistencia técnica, previstas en el Reglamento del Fondo de Cohesión.

En cuanto a las prioridades sectoriales de **transporte**, los objetivos de los proyectos del Fondo de Cohesión han sido los siguientes:

- Continuar con las actuaciones iniciadas en el periodo anterior en los ejes prioritarios fijados por el Consejo Europeo.
- Fomentar el transporte ferroviario y el transporte combinado para consolidar la tendencia de avance del transporte ferroviario respecto al de carretera.

Dentro de cada modo de transporte, se han considerado prioritarios los proyectos que, entre otras cosas, se han ajustado a los objetivos siguientes:

- Transporte por carretera
  - o Continuación de las actuaciones iniciadas durante el periodo anterior en la red transeuropea de carreteras.
- Ferrocarriles
  - o Continuación con las actuaciones en proyectos iniciados durante el periodo anterior en las líneas de alta velocidad.
  - o Continuación con la extensión de la red de alta velocidad.
- Transporte marítimo
  - o Mejora de las infraestructuras portuarias de los puertos que son parte de las redes transeuropeas de transporte
- Transporte aéreo
  - o Solo se ha realizado una actuación de mejora de la accesibilidad interna de los viajeros a Terminal.

## II. Grado de ejecución de las actuaciones

La **ayuda aprobada** por el Fondo de Cohesión para España por ámbito de actuación y administración en miles de euros corrientes ha sido:

Ámbito de actuación	Administración			Total
	GENERAL	AUTONÓMICA	LOCAL	
<b><u>MEDIO AMBIENTE</u></b>				
SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	1.216.370	945.851	596.824	2.759.046
ABASTECIMIENTO DE AGUA	1.395.302	138.649	129.910	1.663.861
GESTIÓN DE RESIDUOS	83.919	873.123	511.739	1.468.781
OTROS	12.853		32.981	45.834
<b>Total MEDIO AMBIENTE</b>	<b>2.708.444</b>	<b>1.957.623</b>	<b>1.271.455</b>	<b>5.937.523</b>
<b><u>TRANSPORTES</u></b>				
FERROCARRILES	4.575.491			4.575.491
PUERTOS	1.170.192			1.170.192
CARRETERAS	480.187			480.187
AEROPUERTOS	41.177			41.177
<b>Total TRANSPORTES</b>	<b>6.267.047</b>			<b>6.267.047</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>8.975.491</b>	<b>1.957.623</b>	<b>1.271.455</b>	<b>12.204.570</b>

Fuente: Subdirección General de Fondos de Compensación y Cohesión. Consulta aplicación Gaudi. Enero 2007.

### Medio ambiente

El sector del medio ambiente ha representado algo menos de la mitad (48,7 %) del total de ayuda aprobada del Fondo de Cohesión. Los proyectos financiados con cargo al Fondo de Cohesión han contribuido a la consecución de los objetivos generales de la política medioambiental en relación con el desarrollo sostenible, especialmente en lo que respecta a los ámbitos prioritarios del sexto programa de acción, a saber, la gestión de los recursos naturales y de los residuos, así como las inversiones encaminadas a limitar los efectos en el cambio climático.

La aplicación del Fondo de Cohesión ha sido prioritaria en el sector del saneamiento y depuración de aguas residuales, dedicándose un 46,5% de la ayuda aprobada en el ámbito del Medio Ambiente. Los proyectos de abastecimiento de agua y de gestión de los residuos han sido los otros dos pilares fundamentales de aplicación del Fondo en dicho ámbito, con un 28% y un 24,7% del total de Medio Ambiente.

El Fondo de Cohesión ha contribuido a la aplicación de la legislación en materia de medio ambiente, no sólo mediante la financiación directa de infraestructuras sino también incentivando la aplicación de las directivas. Esto se refiere a las intervenciones temáticas de dimensión territorial, tales como la conservación de la naturaleza, la gestión de los residuos sólidos y las aguas residuales y la evaluación del impacto ambiental (EIA).

Se han fijado prioridades importantes de gasto la gestión del agua y de los recursos sólidos. Las necesidades de inversión e infraestructuras siguen siendo elevadas en la mayoría de los casos a fin de cumplir los requisitos de las principales directivas en ámbitos como los residuos sólidos y el agua (en especial, el tratamiento de las aguas residuales), así como la

calidad del aire y la reducción de la contaminación industrial. Por lo tanto, las ayudas concedidas en el marco del Fondo de Cohesión revisten especial importancia en estos ámbitos.

## **Transporte**

El sector de los transportes ha representado algo más de la mitad (51,3 %) del total de la ayuda aprobada del Fondo de Cohesión. Con objeto de mejorar el equilibrio modal, se ha dado prioridad a los proyectos ferroviarios, en línea con las orientaciones de la Comisión, dedicándose un 73% del Fondo, dentro del ámbito de transportes, al sector ferroviario.

La ayuda comunitaria se ha implementado de manera coordinada a través de diversos instrumentos, tales como el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), los programas relativos a las redes transeuropeas o los préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI). El apoyo financiero procedente de estos instrumentos se ha dirigido esencialmente a la red transeuropea de transporte (RTE-T).

Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte se establecieron en la Decisión nº 1692/96/CE, modificada por la Decisión nº 884/2004/CE, en la que se señalan treinta proyectos prioritarios de interés europeo, de los que catorce son los proyectos Essen revisados. La Decisión pide a los Estados miembros que den prioridad a dichos proyectos.

De conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1164/94, modificado por el Reglamento (CE) nº 1264/1999, el Fondo de Cohesión puede prestar ayuda a los proyectos de interés común en materia de infraestructuras de transporte, financiados por los Estados miembros e identificados en el marco de las orientaciones para el desarrollo de RTE-T.

### Utilización de los Fondos

La estrategia de utilización del FEDER y el Fondo de Cohesión para la financiación de inversiones en las Redes Transeuropeas del Transporte es relativamente sencilla y clara y se puede resumir en las siguientes líneas, ordenadas en un cierto orden jerárquico.

1. Las grandes líneas de alta velocidad planteadas (Madrid-Barcelona-Frontera, Madrid-Valladolid, Madrid-Valencia y Córdoba-Málaga) constituyen los grandes ejes que pueden servir para reorientar el reparto modal del transporte en España sobre una base más racional y respetuosa con el medio ambiente. Estos proyectos han constituido la gran prioridad del periodo. Dicho carácter prioritario unido a su carácter interregional (salvo el Córdoba-Málaga) han conducido a la consideración del Fondo de Cohesión como fuente de financiación básica para los mismos. La mayor tasa de cofinanciación proporcionada por el Fondo de Cohesión unida a su carácter nacional hace que sea la respuesta más adecuada a las características mencionadas. La excepción la constituye el ferrocarril Córdoba-Málaga pero no sólo por su carácter regional sino por un problema de insuficiencia de recursos del Fondo de Cohesión y se está financiando con el FEDER.
2. Los Puertos y Aeropuertos constituyen asimismo infraestructuras del transporte de singular importancia. Sin embargo, su carácter de infraestructuras puntuales en lugar de infraestructuras tipo red como son las infraestructuras terrestres hace que su financiación sea relativamente más asequible a través de las tarifas proporcionadas por transporte marítimo o aéreo. En España la constitución de los Entes Públicos AENA y Puertos del Estado persiguió dicho objetivo. Sin embargo, debido a las enormes

inversiones necesarias, hace falta una cierta contribución de fondos europeos, dentro del contexto de los proyectos generadores de ingresos.

3. En la financiación de autovías se ha utilizado tan sólo un 4% del Fondo debido a que la prioridad en este periodo ha sido el ferrocarril, seguido de infraestructuras portuarias.

### **Distribución por administraciones**

La Administración General del Estado ha participado en proyectos de transporte en su totalidad y en proyectos de medio ambiente en un 46%, absorbiendo en total un 74% del Fondo de Cohesión. La inversión en transporte se ha destinado principalmente a puertos y líneas de alta velocidad ferroviaria. En el sector del medio ambiente, ha ejecutado principalmente proyectos de abastecimiento de agua y de saneamiento y depuración.

Las comunidades autónomas han realizado actuaciones principalmente en el eje de saneamiento y depuración y en el de gestión de residuos, sumando entre los dos un 93% del Fondo absorbido por estas administraciones, en total un 33% de la ayuda a proyectos de medio ambiente. La finalidad de los proyectos ha sido la de contribuir a cumplir con los compromisos establecidos en las Directivas Comunitarias de Agua y Residuos, y responder así a las prioridades en materia de medio ambiente establecidas por la política nacional y comunitaria, todo ello acorde con la distribución de competencias entre las diferentes administraciones.

De acuerdo con lo establecido en el Pacto de Financiación Local negociado con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), el Fondo de Cohesión en este periodo se ha dirigido a proyectos de corporaciones locales de más de 50.000 habitantes. Para el periodo 2000-2006 se había acordado además un reparto entre los Ayuntamientos y las Entidades Supramunicipales, correspondiendo un 82% para los primeros y el 18% restante para las segundas. Como en el caso de las Comunidades Autónomas, las corporaciones locales han participado con proyectos de medio ambiente, y en los mismos ejes prioritarios que aquéllas, principalmente en proyectos de saneamiento y depuración de aguas y en proyectos de gestión de residuos, absorbiendo un 21% del total de ayuda en el ámbito de medio ambiente.

## **III. Actuaciones más representativas**

### **MEDIO AMBIENTE**

Durante todo el periodo se han aprobado 302 Decisiones que suponen aproximadamente un millar de proyectos, destacando como actuaciones más representativas, tanto por su inversión como por la tipología del proyecto, las siguientes:

#### Abastecimiento:

- Desaladora del área metropolitana de Barcelona.
- Abastecimiento de agua a Cantabria.
- Segundo anillo de distribución de agua potable a Madrid (primera fase).
- Desaladoras de agua marina en las Islas Baleares: Bahía de Alcudia (Mallorca), Andratx (Mallorca), Santa Eulalia (Ibiza) y Ciutadella (Menorca).
- Abastecimiento a las poblaciones de La Sagra.
- Presa Melonares.

- Abastecimiento a Zaragoza.

#### Saneamiento y Depuración:

- Estación Depuradora de Aguas Residuales de Bens (A Coruña).
- Actuaciones de saneamiento y depuración en la cuenca media y baja del Arroyo Culebro.
- Saneamiento del Bierzo Bajo. Colector interceptor del río Sil. Tramo: Ponferrada-EDAR, Colector interceptor de los ríos Barredos, Burbia y Cúa y EDAR de Villadepalos.
- Colector interceptor general de Santoña-Laredo-Colindres.
- Ampliación a tratamiento biológico de la Depuradora del Besós.
- Estación Depuradora de Aguas Residuales de Lugo.
- Reforma de la EDAR de Almagro y Bolaños de Calatrava y colectores y ampliación de la EDAR de Ciudad Real y Colectores.
- Colectores generales y EDAR de Novelda y Monforte del Cid en Alicante.
- Saneamiento en la Cuenca del Guadiana: Campiña Sur, Río Guadajira y Vegas Bajas.

#### Residuos:

- Instalación de desgasificación y aprovechamiento de biogás, sellado y recuperación paisajística del vertedero de Valdemingómez
- Construcción y puesta en funcionamiento de una planta de biometanización y compostaje de la fracción biodegradable de los R.S.U. Incluyendo el aprovechamiento energético de la desgasificación del vertedero de Pinto
- Complejo para tratamiento de residuos urbanos de Zaragoza
- Planta de Selección y Biotratamiento de Residuos Municipales de Sant Adrià del Besòs
- Planta de recuperación y compostaje de Tharsis (Huelva)

## **TRANSPORTES**

### Carreteras

- Continuación de las actuaciones iniciadas durante el periodo 1994-1999 en la red transeuropea de carreteras.

En carreteras el objetivo es completar el mallado de la red de gran capacidad de manera que todas las capitales de provincia y las principales poblaciones queden insertas en la misma, con el fin de conseguir un mayor equilibrio y una mejor distribución territorial. Aunque la mayor parte de las actuaciones se han concretado en las infraestructuras ferroviarias, se ha impulsado la finalización de algunos ejes que todavía faltan para completar la RTE de carreteras.

En el periodo 2000-2006, el Fondo de Cohesión ha financiado las siguientes actuaciones:

### Autovías:

AUTOVÍA SAGUNTO-SOMPORT

Una parte importante del eje Valencia-Francia por Somport discurre por las provincias de Huesca y Teruel afectadas por importantes problemas de despoblación. De nuevo, por tanto, la ordenación del territorio exige el cierre de un eje que posibilite el rápido acceso de las zonas mencionadas a ejes de desarrollo tan importantes como el corredor mediterráneo, el valle del Ebro o la propia Europa a través de la frontera francesa. Algunos tramos se encontraban ya realizados o en construcción y financiados con el Fondo de Cohesión 1993/1999 (Túnel de Somport, Zaragoza-Huesca, Gilet-Soneja, etc.).

En el periodo 2000-2006 se han financiado los tramos Teruel- Santa Eulalia- Calamocha-Monreal del Campo de 64 kms de longitud, todos ellos ya terminados y en servicio en la provincia de Teruel, además del tramo Huesca- Nueno en la provincia de Huesca de 11,5 kms. El resto de tramos se encuentran en avanzado estado de ejecución. Con la terminación de los mismos se enlazarán Sagunto con Huesca con autovía, completando así uno de los ejes de red transeuropea de transportes.

#### AUTOVÍA CANTABRIA-MESETA

La conexión de Cantabria con la meseta superando los importantes problemas de comunicación del paso por la cordillera cantábrica constituye una de las necesidades ineludibles del período. Se ha financiado el tramo Molledo- Pesquera de tan solo unos 12 kms. de longitud pero de una gran dificultad orográfica con varios viaductos y túneles.

#### AUTOVÍA LLEIDA- BARCELONA

En este tramo de la carretera CN-II se ha financiado la construcción de unos 30 kms desde la variante de Cervera, hasta Santa María del Camí.

#### **Infraestructuras Ferroviarias:**

Los criterios seguidos en la programación de inversiones han sido:

- Finalización los corredores cofinanciados durante el periodo anterior.
- Desarrollo de la Red Transeuropea de transporte ferroviario.

Para conseguir dichos objetivos se han planteado una serie de actuaciones jerarquizadas. Las tres actuaciones básicas a realizar con prestaciones de alta velocidad han sido en los siguientes proyectos:

##### **Tramo**

Madrid- Barcelona- Frontera francesa

Madrid-Valladolid

Madrid-Levante

Los dos primeros pertenecen al proyecto prioritario nº 3 de la red transeuropea de transporte y el tercero está incluido en el proyecto prioritario nº 19. Así pues, toda la financiación del Fondo de Cohesión se ha utilizado en la financiación de estos ejes prioritarios.

De ellos, el Madrid-Barcelona es el proyecto más importante de los cofinanciados por el Fondo de Cohesión, cofinanciación que tuvo su inicio en el periodo 1993-1999 y que ya ha dado sus frutos con la puesta en servicio recientemente del tramo Madrid-Tarragona con una longitud de 572 km y se prevé que a final del año 2007 se llegue a Barcelona. La aportación del Fondo de Cohesión ha sido de unos 3.500 millones de euros.

Los proyectos Madrid-Valladolid y Madrid-Levante se están ejecutando en la actualidad y el primero de ellos se espera terminar en breve. Durante el periodo 2000-2006 el Fondo de Cohesión está financiando diversos tramos de plataforma con una aportación de unos 1.600 millones de euros y 600 respectivamente.

### **Infraestructuras Portuarias:**

Los puertos se agrupan en el Ente Público Puertos del Estado y deben procurar autofinanciarse a través de las tarifas cobradas al transporte marítimo. No obstante, las importantes necesidades de inversión planteadas dificultan enormemente la consecución de dicho objetivo, lo cual no impide que dichos proyectos deban ser considerados como proyectos generadores de ingresos. Como consecuencia las inversiones financiadas con el Fondo de Cohesión lo han sido después de un análisis financiero que puso de manifiesto la máxima tasa de cofinanciación aplicable.

Los principales proyectos financiados han sido las ampliaciones en los siguientes puertos: Puerto de Barcelona, Puerto de A Coruña en punta Langosteira y Puerto de Gijón con una ayuda conjunta de unos 800 millones de euros.

## **IV. Principales problemas en la ejecución del Fondo**

Durante la ejecución de los proyectos correspondientes al periodo 2000-2006 se han detectado los siguientes problemas, aunque con las actuaciones desarrolladas, se ha logrado resolverlos:

- Rigidez en los procedimientos de gestión del Fondo, debida principalmente a la necesidad de evaluación y aprobación por separado de los proyectos por parte de la Comisión. cada proyecto tiene una Decisión de Concesión independiente. Consecuentemente, se produce un retraso en la ejecución de los proyectos y una rigidez financiera debida al compromiso independiente de la ayuda en cada proyecto. Esto se ha visto incrementado por la limitación impuesta por la Comisión acerca de la imposibilidad de realizar segundas modificaciones en las Decisiones de Concesión exceptuando las debidas a fuerza mayor. Este sistema ha provocado casos de no absorción de los compromisos de ayuda establecidos en Decisiones, disminuyendo la efectividad en la aplicación del Fondo.
- Durante el periodo 2000-2006, se han producido cambios en la normativa nacional y comunitaria que han ocasionado modificaciones en los proyectos a mitad de ejecución, o incluso finalizados. Debido a la rigidez descrita anteriormente, ha provocado dificultades en la absorción de los compromisos establecidos.

- Asimismo, a lo largo del periodo 2000-2006 se han establecido nuevas exigencias en la gestión y control de los proyectos cofinanciados que han dificultado su correcta ejecución.

## **BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FEDER**

### **I. ANDALUCÍA**

En el Eje de Transportes, y dentro de la red transeuropea de transporte, durante el periodo 2000-2006 se han ejecutado los siguientes grandes proyectos aprobados durante el año 2002:

#### **Infraestructuras Ferroviarias:**

##### **- AVE CÓRDOBA-MÁLAGA**

Proyecto ejecutado por el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), a partir de la Decisión C (2002)3239.

El proyecto consiste en la construcción de 155 km de doble vía ferroviarias de ancho internacional, uniendo Córdoba con Málaga con el que se dará continuidad hacia el sudeste a la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla.

El coste de este proyecto ascendió a 1.550 millones de euros y la ayuda a 852 millones de euros.

##### **- LÍNEA SEVILLA CÁDIZ: Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz Subtramo el Portal**

Se trata de obras para la duplicación de la vía actual en el tramo comprendido entre el Aeropuerto de Jerez y Cádiz, de aproximadamente 10 km, dotándolas de la electrificación e instalaciones de seguridad necesarias para su correcta explotación. Incluye como obra singular la construcción de un viaducto de 3.222 m. de longitud, que salva gran parte de la vega del río Guadalete.

Con las obras de adaptación a alta velocidad del trayecto Sevilla-Cádiz, se espera alcanzar una reducción del tiempo de viaje de los 98 minutos actuales a 53.

El coste de este proyecto fue de 85.597.631 euros y la ayuda FEDER de 55.638.460 euros.

##### **- LÍNEA SEVILLA CÁDIZ: Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera, Subtramo Puerto de Santa María.**

Este proyecto fue ejecutado por el Ministerio de Fomento a partir de la aprobación de la Decisión C(2005) 0138.

Las obras comprenden la duplicación y renovación de vía en un tramo de 10,7 km para adaptar la línea a una velocidad de 220 km/hora, entre los términos municipales de El Puerto de Santa María y Puerto Real, con la particularidad de atravesar el casco urbano del primero.

El coste del proyecto fue de 56.682.800 euros y la ayuda FEDER asciende a 36.843.820 euros.

## **II. EXTREMADURA**

En Extremadura, durante el periodo 2000-2006, no se ha ejecutado ninguna actuación dentro del Eje de Transportes correspondiente a redes transeuropeas.

## **CAPITULO I: DIAGNÓSTICO**

### **1.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTES EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO**

#### **1.1.1. Análisis del sistema de transportes**

El análisis de los transporte en España se basa en el diagnóstico del sistema realizado en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) aprobado en 2005. El PEIT contempla las infraestructuras como el soporte imprescindible para que los ciudadanos dispongan de unos servicios de transporte de calidad y, sobre todo, seguros, y además, como un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo económico y la cohesión social y territorial. De esta forma, se garantiza el mejor aprovechamiento de su potencial al servicio de la sociedad.

El PEIT pertenece a uno de los siete ejes del Programa Nacional de Reformas (PNR). El Programa es la respuesta de España a la relanzada Estrategia de Lisboa, que aprobó el Consejo Europeo de Primavera en 2005. Presentado en la Comisión Europea en octubre de 2005, constituye la referencia fundamental de la política económica del Gobierno a medio plazo y establece como objetivo estratégico la plena convergencia con la Unión Europea en 2010, tanto en renta per cápita como en empleo y en sociedad del conocimiento.

El PNR se ha elaborado alrededor de dos grandes objetivos: alcanzar en 2010 la convergencia plena en renta per cápita y superar en ese año la tasa de empleo de la Unión Europea. Alcanzar ambos objetivos requiere avanzar en el crecimiento de la productividad y continuar en la creación de más y mejores empleos. Diseñado en torno a siete ejes de actuación, incluye una batería de objetivos e indicadores que facilitarán su seguimiento y evaluación, aspecto señalado entre las “mejores prácticas” por la UE.

El PEIT define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020), al objeto de configurar un marco global y coherente, que dé estabilidad a esta política.

La apuesta por el ferrocarril es una de las opciones estratégicas más claras del Plan, e incluye como ejes básicos de actuación: el desarrollo de una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que cubre de manera equilibrada todo el territorio, la potenciación del transporte ferroviario de mercancías, con una decidida apuesta por el tráfico mixto, y el desarrollo de las cercanías.

La potenciación del ferrocarril se inscribe en el marco de la implantación de un sistema intermodal integrado de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, en el que los restantes modos también desempeñan un papel fundamental. Por ello, las inversiones en los modos de transporte por carretera, marítimo y aéreo se mantienen en los niveles apropiados para dar satisfacción, en condiciones de calidad y seguridad, a los aumentos esperados de demanda, muy importantes en algunos casos, y para contribuir proporcionalmente al cumplimiento de los objetivos globales del Plan.

España ha realizado, desde mediados de los años 80 y ayudada por los fondos europeos, un esfuerzo considerable en superar sus carencias en infraestructuras de transporte. Entre finales de los 80 y mediados de los 90 ocupa, junto con Alemania, el primer puesto en la Unión Europea (UE) en cuanto al porcentaje del PIB dedicado a la inversión en

infraestructuras de transporte. Desde el umbral del 0,5-0,6% del PIB de mediados de los ochenta se ha llegado a valores en torno al 1,7-1,8% del PIB en los años más recientes, con oscilaciones fuertemente vinculadas al ciclo económico. De esta manera, las inversiones en infraestructuras de transporte en España duplican hoy la media de la Unión Europea (entre el 1,0 y 0,85% del PIB).

### **Las redes de infraestructuras de transporte**

La actual red estructurante de carreteras del territorio peninsular está constituida por 24.797 kms de la Red de Carreteras del Estado, de las que 8.700 kilómetros (un 35%) son autovías (6.698 kms) y autopistas de peaje (1.951 kms). Asimismo debe considerarse que forman parte de esa red estructurante del territorio peninsular unos 2.500 kilómetros más (2.450 kms) pertenecientes a la red de autovías y autopistas de las Comunidades Autónomas.

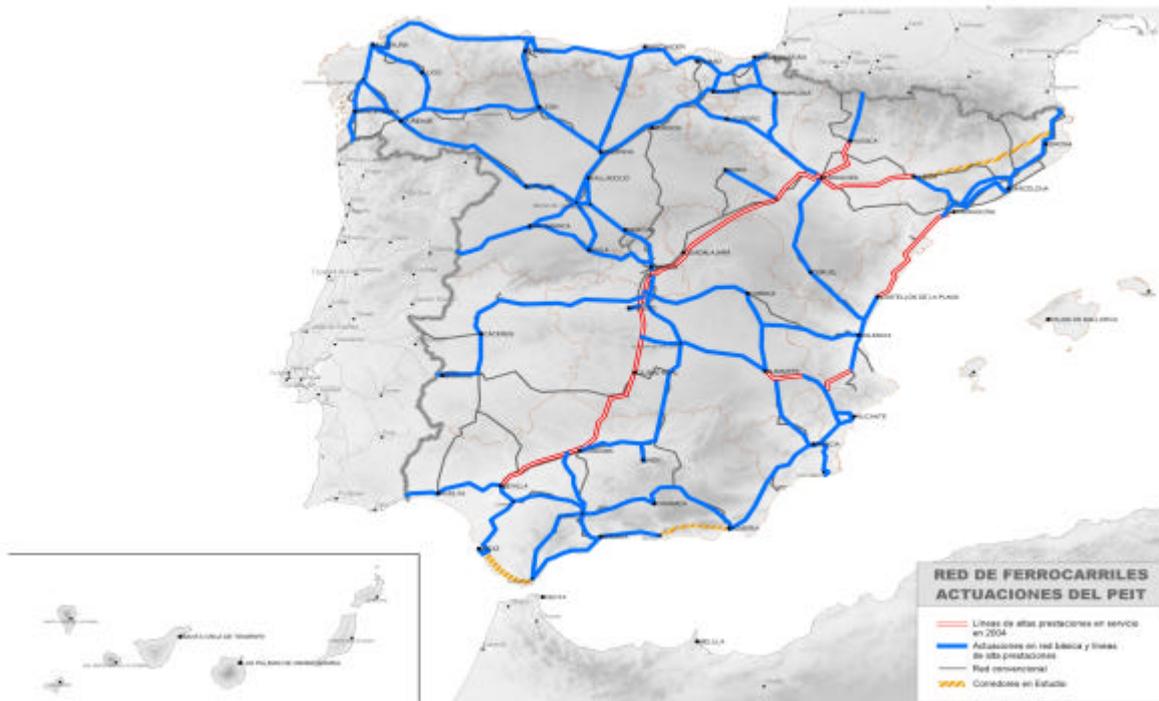


En el análisis de las características de esta red deben destacarse los siguientes aspectos:

- a) El carácter acusadamente radial de la red de autovías estatales.
- b) La iniciación de una red mallada, pero con discontinuidades, que es necesario cerrar.
- c) La persistencia de un déficit de accesibilidad a algunas partes del territorio, que es necesario corregir.
- d) La obsolescencia e inadecuación a parámetros de seguridad de partes significativas de la red de autovías de primera generación y de las carreteras convencionales, donde se hace necesario actuar.
- e) La generalización de soluciones “estándar”, que es preciso flexibilizar para adecuar mejor cada tramo a los condicionantes del entorno y a las necesidades de los usuarios.

La red ferroviaria en servicio se aproxima a los 15.000 kilómetros de longitud, de los que algo más de 1.000 kilómetros (1.031) corresponden a la línea de altas prestaciones con

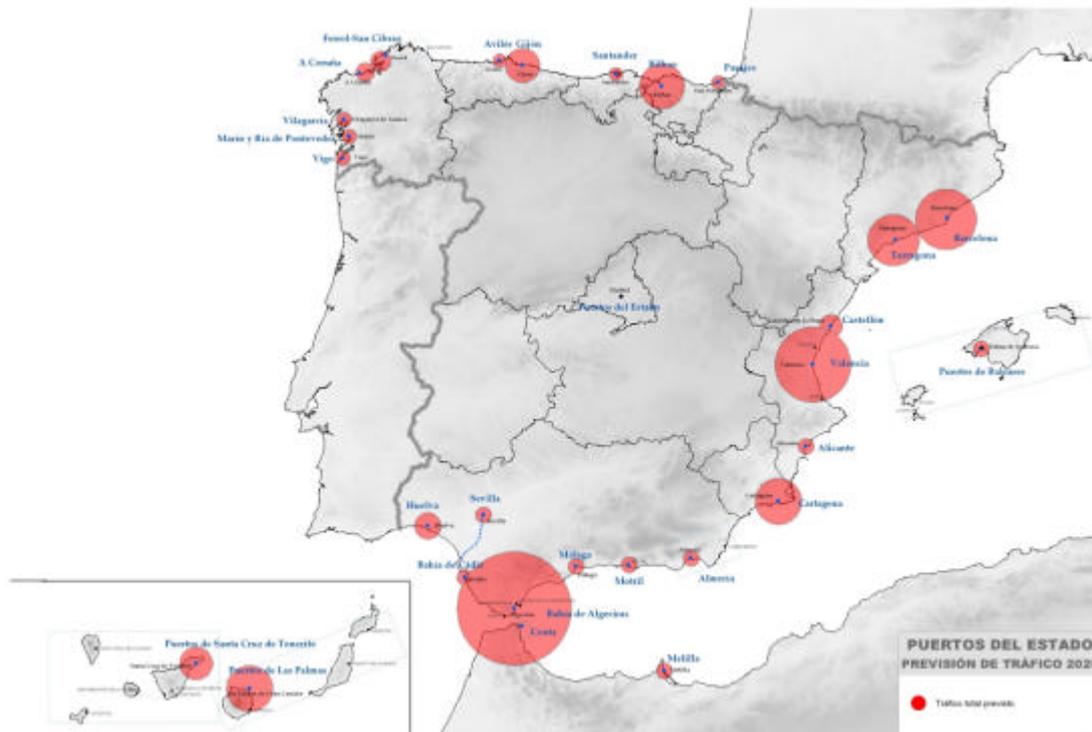
ancho de vía UIC, que recorre el territorio peninsular como un gran eje vertebrador en diagonal Sevilla-Madrid-Zaragoza-Lleida/Huesca, pero aún incompleto. La red doble electrificada se encuentra extendida por casi 3.000 kilómetros (2.905), pero en 5.494 kilómetros los servicios se prestan sobre una red única y sin electrificar.



Algunos de los elementos más relevantes de la situación actual de la red son:

- Las notables diferencias de niveles de dotación, en términos de calidad y seguridad, entre las líneas de la red.
- La existencia de tramos y líneas con tráfico débil.
- Las dificultades de integración de la red en el marco internacional (interoperabilidad), siendo la diferencia de ancho de vía uno de los principales, pero no el único, de los factores condicionantes.
- La existencia de tensiones, junto con aspectos de oportunidad, entre el desarrollo urbano y las redes ferroviarias. En las principales áreas urbanas hay que añadir el importante desarrollo experimentado por las redes y servicios de cercanías.

La red de puertos de interés general del Estado está formada por 28 Autoridades portuarias que gozan de gran autonomía operativa y financiera, coordinadas por el Ente Público Puertos de Estado (EPPE), constituido en 1992. El sistema portuario constituye la principal vía de entrada y salida de las mercancías que nuestro país importa o exporta, con una cuota de en torno al 70% del total. En la última década se ha registrado un aumento continuado del tráfico portuario, alcanzando en 2003 un volumen agregado total de 380 millones de toneladas. Hay una cierta concentración de esta demanda en los puertos de mayor dimensión (en especial Algeciras, con más de 60 millones, Barcelona y Valencia, con más de 35 millones), aunque en general cada puerto cuenta con su propio mercado específico.



Más que la capacidad de las infraestructuras marítimas, los principales condicionantes para el desarrollo de la actividad portuaria son la necesidad de adaptar sus instalaciones y servicios a las circunstancias cambiantes de la demanda, y la dotación proporcionada de accesos terrestres (carretera y ferrocarril), lo que en muchos casos aparece, como se indicaba para el ferrocarril, la necesidad de abordar específicamente la mejora de la integración urbana de los puertos.

Los aeropuertos de interés general, gestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), son 48, incluidas las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el helipuerto de Ceuta, pero la actividad se concentra en un corto número de aeropuertos. De acuerdo con los datos de 2003, en Madrid-Barajas se registra casi la cuarta parte de todo el tráfico de pasajeros en España (23,3%), y entre éste y los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca se supera el 50% del total de tráfico de viajeros en el país, y con tendencia a aumentar. El funcionamiento en red de los servicios de transporte aéreo favorece esta evolución, a la vez que permite aumentar la accesibilidad al modo aéreo a la mayor parte de la población.

Las infraestructuras aeroportuarias constituyen la principal vía de acceso desde y hacia el exterior para el transporte de viajeros, pero el aéreo es también significativo en el transporte interior para los intervalos de distancias medias y altas, y esencial (como el marítimo lo es sobre todo para las mercancías) en cuanto a las comunicaciones de la península con los territorios no peninsulares y para las relaciones entre éstos.

### ***La demanda y los servicios de transporte***

A pesar de que comparativamente, en términos cuantitativos, el transporte interior es mucho más importante, la dinámica del sistema español de transporte se ve enormemente influenciada por el contexto internacional, por dos razones:

- el efecto de la integración europea y las tendencias económicas mundiales, que hacen que los flujos con el exterior aumenten de forma muy rápida;
- la existencia de un marco de referencia europeo común para las políticas de transporte.

Las pautas del comercio internacional han llevado aparejado un crecimiento considerable de los flujos de transporte entre España y el resto del mundo, tanto en mercancías como en viajeros. En el ámbito de las mercancías, entre 1993 y 2002 se ha experimentado un crecimiento medio anual del 5,5%. El modo marítimo es el más utilizado en el transporte internacional (236 millones de toneladas en 2002 y un crecimiento medio anual del 5%), seguido a distancia por la carretera (87 millones de toneladas, con un crecimiento medio anual del 6%). Se cuenta todavía con importantes expectativas de crecimiento, ya que nuestra economía es relativamente cerrada en comparación con la mayoría de los países de la Unión Europea. Por otra parte, la mayor parte de esos nuevos flujos tienen como origen o destino otros países europeos. En el período 1997-2001, España ha experimentado uno de los mayores crecimientos en Europa en el tráfico marítimo internacional, si bien con un notable desequilibrio entre la evolución de las entradas y salidas, situándose entre los países con mayor cuota de mercado dentro de la Unión Europea.

En cuanto a viajeros, España es uno de los principales destinos turísticos, y su sistema de transporte ha contribuido decisivamente a ello. Los turistas han pasado de significar el 68,5% del total de viajeros procedentes del exterior en 1995 al 70,4% en 2003. En ese período, el número total de viajeros que entraron en España se incrementó una media del 4,4% anual. Los modos utilizados por este orden, la vía aérea (70% en 2003) y la carretera (23% mayoritariamente en vehículo privado). La primera ha experimentado un fuerte crecimiento medio anual, del 8,8%, ligeramente superior a la media europea.

De manera incipiente, y con unos niveles muy inferiores a los de otros países europeos, los tráficos internacionales de tránsito han aumentado significativamente en los últimos años. A los tráficos con origen o destino en Portugal se unen los flujos entre el Magreb y Europa, que además cuentan con un importante potencial de expansión, tanto en términos de viajeros como de mercancías. En este sentido, el PEIT contempla el impulso a los estudios y trabajos técnicos que vienen desarrollando España y Marruecos en relación con el proyecto de Enlace Fijo a través del Estrecho de Gibraltar. Se trata en cualquier caso de una actuación a largo plazo cuya ejecución desbordará el plazo temporal del PEIT.

El transporte de España con el resto de la UE sigue pautas similares a las de otros Estados miembros, influido por la creciente integración de las economías europeas. En el transporte internacional de mercancías, los desplazamientos se realizan por transporte marítimo o carretera (50% y 43% respectivamente). El desarrollo del cabotaje compensa la carencia de

posibilidades de transporte fluvial y el limitadísimo desarrollo del ferrocarril (4,5% de reparto modal frente a una media europea del 8%). Los flujos de transporte se dirigen, principalmente, a Francia, Reino Unido, Italia y Alemania, y la elección del modo de transporte depende, en gran medida, del tipo de mercancía: mientras el ferrocarril y el transporte marítimo se concentran en un número reducido de productos, la carretera actúa como modo “universal”.

En relación al transporte de viajeros dentro de la UE, en España más del 80% de los viajeros que utilizan el transporte aéreo internacional realizan trayectos intracomunitarios (un porcentaje solo igualado por Irlanda y Luxemburgo): un indicador de la falta de alternativas modales a la mayor parte de los desplazamientos con destino intraeuropeo. En número de viajeros con origen o destino fuera de la UE, Barajas con más de 6 millones se sitúa a la cabeza de los aeropuertos medios europeos como Milán (Malpensa), Bruselas o Copenhague, si bien a distancia considerable del grupo de los aeropuertos más importantes (London-Heathrow, Amsterdam- Schipol, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt y London-Gatwick).

La pertinencia de situar el diagnóstico del sistema español en un contexto europeo se confirma al analizar algunos datos de la demanda interna de transporte, que muestran cómo el diagnóstico apuntado por la Comisión Europea para el conjunto de la UE en su Libro Blanco de 2001 resulta en buena parte adecuado también para nuestro país, a pesar de su posición periférica.

En el ámbito nacional, la carretera continúa siendo el único modo de transporte capaz de cubrir prácticamente cualquier tipo de demanda, por lo que no es de extrañar que asegure el 86% del transporte terrestre de mercancías y el 88% del de viajeros (sumando al 78% correspondiente al vehículo privado el 10% cubierto por el transporte colectivo en autobús). En mercancías, el cabotaje, a pesar de su importancia, se encuentra muy especializado en ciertos tipos de cargas y de relaciones (como el transporte con la España no peninsular). Una situación similar a la del ferrocarril, que como ya se señalaba para el tráfico internacional, se especializa progresivamente en ciertas relaciones y demandas. El dominio del transporte de mercancías por carretera y su competitividad en cuanto a calidad del servicio y precios va acompañado, a pesar de los avances realizados para mejorar la transparencia del mercado y la estructura empresarial, de una preocupante fragilidad del sector y debilidad en su relación con los cargadores.

En viajeros, la importancia del transporte aéreo para el tráfico nacional (en buena parte ligado a las conexiones con la España no peninsular) queda reflejada en el hecho de que Barajas es, con una cifra similar a la de París-Orly, el primer aeropuerto de la Unión Europea en número de viajeros en vuelos domésticos y Barcelona-El Prat es cuarto, a poca distancia de Roma-Fiumicino. El transporte ferroviario de viajeros aumentó en 1990-2000 un 30%, pero sin embargo el trayecto medio (viajeros-kms per cápita y año) en ferrocarril continúa siendo, en España (510 kms), considerablemente inferior a la media Europea (810 km), y menos de la mitad del de Francia (1.149 kms). La utilización del ferrocarril en España se concentra claramente en los corredores donde se ofrece una alta calidad del servicio, como las relaciones de alta velocidad o el Corredor Mediterráneo.

En las pautas de movilidad urbana también se pone de manifiesto la pertinencia del diagnóstico europeo. Los procesos de urbanización dispersa se han multiplicado en nuestro país, favorecidos por la sustancial mejora en las redes viarias metropolitanas (mejora de accesos y nuevas circunvalaciones) acentuando la dependencia respecto del automóvil a pesar de las importantes inversiones realizadas en muchas ciudades en el sistema de transporte público: el vehículo privado sigue creciendo en términos de vehículo-kms

recorridos y, en muchas ocasiones, incluso de reparto modal. La flexibilidad aportada por las nuevas tecnologías (comercio electrónico, gestión de la logística urbana) no parece por el momento traducirse en una disminución de la demanda de transporte, e incluso se apunta en muchos casos el efecto contrario: un mayor consumo en términos de vehículo-km.

### **1.1.2. Diagnóstico del sistema de transportes**

#### ***Previsiones de evolución de la movilidad de personas y mercancías***

Los estudios tendenciales realizados a partir de la evolución experimentada en los últimos años sugieren crecimientos muy notables de la demanda futura de transporte en nuestro país, entre el 3% y el 6% de media anual en viajeros y entre el 4,5% y el 6% en mercancías. Las variaciones en los resultados de estas previsiones dependen básicamente de las hipótesis econométricas de partida y muy principalmente del crecimiento del PIB y de la evolución de la población. En cualquier caso, nos encontramos con ritmos de crecimiento superiores a los previstos para el conjunto de la UE-15.

En un escenario de crecimiento económico resulta razonable esperar la aparición de un punto de inflexión, de manera que la elevada elasticidad entre la demanda de transporte y el crecimiento económico (en el entorno 1,2-1,5 actualmente) comience a disminuir, como ha ocurrido en otros países más desarrollados; sin embargo, resultaría aventurado atreverse a pronosticar un horizonte temporal preciso. La experiencia de otros países sí sugiere la existencia de un techo: en el transporte de personas, ligado como mínimo a la existencia de un límite máximo en el tiempo que las personas dedican a desplazarse; en el transporte de mercancías, derivado de la evolución hacia una economía más desmaterializada. De hecho, en este último apartado, España presenta actualmente una economía particularmente intensiva en el consumo de transporte.

El aumento de la movilidad constituye uno de los desafíos más importantes para la sostenibilidad del sistema de transporte. Aunque sus efectos negativos pueden paliarse mediante un reparto adecuado entre los diversos modos de transporte, y mejoras operacionales y tecnológicas en cada modo, estas acciones paliativas parecen insuficientes, dadas las dimensiones del crecimiento previsto y el fuerte condicionante que plantean los objetivos medioambientales. Surge así la cuestión sobre la viabilidad de un futuro crecimiento con menos demanda de transporte (la disociación entre crecimiento económico y crecimiento del transporte) y la viabilidad de impulsarla a través de medidas de gestión adecuada de la movilidad. La disociación se puede entender:

- en términos relativos, como una política activa para dirigir el crecimiento de la demanda de transporte hacia los modos con menor impacto;
- en términos absolutos, como una política activa para, además de lo anterior, reducir la movilidad de personas y mercancías sin afectar al crecimiento económico ni a las necesidades de accesibilidad e interacción social.

A pesar del escepticismo dominante en ciertos sectores sobre las posibilidades de disociación, el examen de la movilidad en diferentes países sugiere que no existe un determinismo en cuanto al grado de movilidad ligado a un cierto nivel de desarrollo. Efectivamente, existe una relación entre demanda de transporte y nivel de vida, pero esa relación es diferente entre unos países y otros, de manera que países con renta elevada pueden presentar niveles de demanda per cápita significativamente inferiores a otros.

## **Los desequilibrios en la accesibilidad, en particular en las regiones no peninsulares y las transfronterizas**

En el territorio peninsular, el desarrollo de las infraestructuras de transporte de altas prestaciones ha conducido a una homogeneización aparente del territorio en términos de accesibilidad que esconde desequilibrios apreciables:

Estas infraestructuras de altas prestaciones son menos permeables para el conjunto del territorio: restringen sus accesos a unos pocos nodos y, con ello, configuran un territorio dual. De ahí surge la tensión creciente entre sus estándares funcionales de acceso (tener pocos enlaces o estaciones) y las reclamaciones locales.

Además, producen una desvalorización de las infraestructuras de prestaciones inferiores, aun cuando puedan resultar más adecuadas para la accesibilidad capilar en el territorio y para sus expectativas de desarrollo local. Estas infraestructuras convencionales se perciben erróneamente como incompatibles con las expectativas de desarrollo del territorio.

La infraestructura no asegura per se la accesibilidad: para ello es necesario que además los operadores de los servicios de transporte de mercancías y de viajeros se dispongan a prestar efectivamente el servicio con unos niveles de frecuencia y calidad adecuados. En definitiva, el creciente equipamiento del conjunto del país con infraestructuras de altas prestaciones convive con una estructura de la red centralizada, con problemas de capilaridad o de acceso a esas redes fuera de los nodos de acceso y con la escasez en los servicios, fuera de las relaciones directas: en definitiva, agudiza la diferencia entre quienes están o no servidos por las nuevas redes e impide una jerarquización eficiente del sistema. El modelo de la red aeroportuaria, que funciona en los servicios domésticos sobre la base del punto de conexión de Barajas, establece una distribución de accesibilidad claramente diferenciada entre Madrid, por un lado, las grandes ciudades costeras por otro, con Barcelona a la cabeza, con masa crítica suficiente para justificar servicios directos sin pasar por Barajas por parte de las compañías aéreas, y el resto de las ciudades de la periferia, mientras deja un significativo vacío en el interior peninsular.

Estos efectos son particularmente evidentes en las regiones transfronterizas, donde las oportunidades de desarrollo son intensas, y donde las infraestructuras han respondido tradicionalmente a estrictas lógicas de relación nacional, lo que ha determinado su déficit dotacional. En el presente, se corre el riesgo de sustituir las anteriores por otras lógicas de relación internacional basadas en el servicio a los grandes flujos, con un carácter eminentemente de tránsito, grandes ejes que poco tienen que ver con la red densa y de capacidad y prestaciones medias que resulta característica de un territorio cohesionado.

Los desequilibrios de accesibilidad en los territorios no peninsulares están determinados en cambio por los factores geográficos, y la consiguiente dependencia de los modos y relaciones marítimas y aéreas para la comunicación, tanto con la península como entre los propios ámbitos territoriales, particularmente en el caso de las relaciones interinsulares. Con más razón incluso que en el territorio peninsular, es la adecuada organización y gestión de los servicios de transporte el factor principal para la integración y la minimización de los efectos negativos sobre la accesibilidad derivados del aislamiento geográfico.

## Los impactos del transporte sobre el medio ambiente y la salud

Las emisiones del sector transporte, en su mayor parte debidas al transporte por carretera (tanto interurbano como urbano) suponen el 22,6% de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), y el 37% de óxidos de nitrógeno (NO<sub>2</sub>). Las mejoras tecnológicas previstas hacen que pueda preverse una disminución significativa en las emisiones de contaminantes, y en concreto, compatibles con los límites de la Directiva 2001/81/CE, de Techos Nacionales de Emisión antes del final de la década.

Sin embargo, la evolución tecnológica no puede corregir el aumento de emisiones de CO<sub>2</sub>. El transporte por carretera aporta aproximadamente el 90% de las emisiones del sector del transporte. En el período 1990-2001, las emisiones del sector se incrementaron en un 57%, a un ritmo anual de más del 4%, muy superior al crecimiento del PIB en el mismo período. El Ministerio de Medio Ambiente estima que las emisiones podrían ser de 110.000 t en 2010 y 140.000 t en 2020 (un 100% y 155% más de los valores del año 1990). A diferencia de las emisiones contaminantes, que se están afrontando con relativo éxito mediante medidas tecnológicas de mejora de motores y combustibles, las emisiones de CO se encuentran acopladas al consumo de combustibles fósiles y obligan a otro tipo de estrategias, ligadas a la eficiencia energética y a la gestión de la demanda.

Las emisiones contaminantes tienen una notable incidencia en la calidad del aire en las ciudades. La introducción masiva de catalizadores y de gasolinas sin plomo ha provocado la disminución progresiva de ciertas emisiones contaminantes medias de los vehículos españoles, en particular SO, COV, benceno, Plomo y CO, cuyas concentraciones han descendido durante los últimos años en la mayor parte de las estaciones afectadas por tráfico. No se puede afirmar lo mismo respecto a las concentraciones de partículas en suspensión inferiores a 10 micras (PM), ozono troposférico, NO y CO cuyos aumentos todavía no se han detenido. En la actualidad, prácticamente todas las grandes ciudades presentan, en mayor o menor medida, algunos episodios de superación de los límites de calidad del aire establecidos por la normativa europea y nacional en cuanto a PM, NO u ozono. Los datos que ofrecen los proyectos europeos APHEA, APHEIS, y el español EMECAS, además de la información ofrecida por la OMS, muestran una alta correlación entre mortalidad, morbilidad, algunos cánceres y enfermedades cardiovasculares y respiratorias. Concretamente los impactos sobre ciertos grupos de riesgo o especialmente sobre grupos vulnerables, como niños y ancianos, resultan claros y difíciles de soslayar.

El ruido provocado por el tráfico, sobre todo en los entornos urbanos, se ha incrementado en nuestro país durante los últimos años. Se considera que el 74% de la población española está sometida a niveles sonoros altos. La relación entre el ruido y la salud resulta clara: molestias, perturbaciones en la comunicación y un incremento de comportamientos agresivos, en el sueño y en el descanso, en el desarrollo de los niños, hipertensión, e influencia en enfermedades cardiovasculares.

En cuanto al deterioro provocado en el medio ambiente por la construcción de las infraestructuras, las medidas correctoras introducidas en las Declaraciones de Impacto Ambiental intentan paliar algunos de sus efectos negativos, pero difícilmente podrán eliminar la progresiva ocupación del territorio y su fragmentación, con efectos muy negativos sobre la biodiversidad. Aunque el ratio de territorio fragmentado por infraestructuras resulta menor en España (250 km<sup>2</sup>) que en el resto de la UE- 15 (130 km<sup>2</sup>), no conviene perder de vista el gran número de entornos ambientales protegidos existentes en nuestro país, más vulnerables, por tanto, a cualquier actividad que los divida y fragmente. Cabe destacar que España ha declarado 38 zonas Ramsar, y el 70% de ellas posee al menos una infraestructura de transporte situada a menos de 5 km de su centro. Estas cifras

no reflejan todo el efecto de barrera ecológica causado por las infraestructuras lineales, en particular aquellas de altas prestaciones o con gran intensidad de tráfico. La riqueza natural del país—, y la existencia de numerosos espacios que aunque no reciban una protección particular pueden calificarse como ambientalmente “sensibles” (zonas costeras, macizos montañosos, áreas urbanas) crea un condicionante cada vez mayor al futuro desarrollo y densificación de las infraestructuras de transporte de altas prestaciones.

La seguridad ofrecida por los diversos modos de transporte resulta muy dispar, incluso en términos relativos: en el conjunto de la UE (2001) y por millardo de viajeros-km, el número de muertos era de 0,2 en el ferrocarril (2,3 si se suman las víctimas que no eran usuarios del ferrocarril), 0,4 en el sector aéreo y 8,7 en la carretera. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en la población entre los 6 y los 25 años. En España, el número de víctimas mortales en accidentes interurbanos ha descendido desde el año 1990, en el que se contabilizaron 5.936 muertos, hasta los 4.032 que se produjeron en el año 2003. Durante los últimos siete años el elevado ratio de víctimas anuales por accidentes de tráfico ha permanecido estable. La siniestralidad española, en relación con el parque automovilístico y con la movilidad existente, resulta todavía elevada: 14 muertos por cada millardo de viajeros-kilómetro.

En conjunto, los condicionantes ambientales y de salud no pueden sino aumentar en los próximos años, de acuerdo con el desarrollo progresivo de los compromisos internacionales y de la normativa europea en esta materia, y con la creciente sensibilidad de la opinión pública ante estas cuestiones.

### **Competitividad en el contexto internacional**

La expansión del sector del transporte de mercancías en la Unión Europea en los últimos diez años ha venido acompañada de una creciente europeización del sector, quizá más acusada en los países centrales que en los periféricos. El transporte de mercancías por carretera ha sido pionero, pero los transportistas españoles, si bien continúan liderando los intercambios bilaterales (de España con Francia, Alemania, o Italia), apenas están presentes en el cabotaje terrestre en otros países de la UE, o en las relaciones entre ellos. En el ferrocarril, este proceso todavía se encuentra en una fase incipiente: algunas compañías nacionales han establecido alianzas y se han solicitado las primeras licencias por nuevos operadores con vocación de transporte internacional. Esta tendencia se acompaña con la consolidación de un número reducido de grandes operadores logísticos: el primero de ellos, Deutsche Post, prácticamente dobla en cifra de negocio al segundo, La Poste; en la lista de los 15 primeros operadores europeos no figura ninguna firma española. Las posibilidades de internacionalización y de conversión intermodal de los operadores de transporte nacionales (no sólo de los que dependen del Ministerio de Fomento —RENFE y Correos—, sino de los operadores de transporte de mercancías por carretera o por vía marítima) resultan lastradas por la falta de incentivos comparables a los existentes en otros países, y por la relativa falta de estrategia internacional de los principales operadores nacionales. No se ha contado con iniciativas de ámbito nacional que pudieran, como en otros países, reforzar los efectos de la política europea de apoyo a la intermodalidad, como el programa Marco Polo.

Esta evolución es también patente en el ámbito del transporte aéreo de viajeros, con la consolidación de tres grandes alianzas internacionales que dominan a su vez el espacio europeo. Los efectos de la liberalización no se han manifestado todavía en toda su potencialidad en cuanto a la aparición de nuevos operadores y una mayor competencia en el mercado europeo que se traslade a los consumidores, ya que por el momento afectan

principalmente en las relaciones con mayor demanda de tráfico. En menor medida, la aparición de operadores de ámbito internacional empieza a manifestarse en el sector ferroviario, con la aparición de los primeros servicios internacionales de alta velocidad (Thalys).

La posición periférica de España, si bien no puede ofrecer las oportunidades propias de un país de tránsito (proximidad a los mercados, desarrollo como plataforma logística internacional), en cambio ha permitido una mayor flexibilidad y autonomía en la elección del modelo de política de transporte: de ahí que España haya podido en el pasado seleccionar sus prioridades con cierta autonomía respecto de las estrategias europeas, por ejemplo desarrollando de manera prioritaria la red de carreteras de alta capacidad frente al ferrocarril convencional o creando nuevas infraestructuras aeroportuarias, incluso a partir de previsiones de demanda esperada significativamente inferiores a las consideradas en otros países. Sin embargo, la continuación esperable de las tendencias de integración económica y el nuevo aumento previsible en los flujos intraeuropeos ligados a la ampliación de la UE, aconseja alinear con más decisión las prioridades nacionales a las de los demás Estados miembros, y en particular, los países principales de destino o de tránsito obligado para España (Francia y Alemania) para facilitar la accesibilidad a las cadenas de transporte intermodal europeo que se están apuntando.

En definitiva, las tendencias del transporte en España se hacen cada vez más convergentes con las del resto de la UE. A pesar de su relativa situación periférica, España no puede desarrollar una política de infraestructuras y servicios de transporte basada únicamente en consideraciones domésticas. No sólo por lo determinante que pueda ser el marco normativo comunitario para el sector, sino también por la consolidación de operadores transnacionales y por la envergadura de los problemas que el transporte plantea al desarrollo sostenible, similares en todos los países y en muchos casos imposibles de abordar sin una respuesta convergente.

## **1.2. EL MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO**

El crecimiento económico producido en España en la última década ha conducido de manera paralela a un aumento de la presión sobre el medio ambiente, actuando fundamentalmente en dos sentidos: incremento en la contaminación generada y excesiva presión sobre el uso de los recursos naturales. Así se afirma en las conclusiones aprobadas en julio de 2004 por el grupo de trabajo de la OCDE, que ha abordado el análisis de los resultados medioambientales en España.

Este informe destaca que se ha conseguido dissociar del crecimiento económico algunas de las presiones sobre el medio ambiente, como ha sido el caso de algunas emisiones de contaminantes a la atmósfera (óxidos de azufre y de nitrógeno) o las extracciones de aguas, además de que se ha realizado un gran esfuerzo en el desarrollo de infraestructuras denominadas como medioambientales (abastecimiento de agua o tratamiento de aguas residuales). En paralelo, el desarrollo de la legislación en materia de medio ambiente también ha sido muy favorable, y algunas regiones aplican políticas muy avanzadas. Sin embargo, todavía la situación ambiental en España necesita superar importantes desafíos sobre todo en cuanto a los altos índices de intensidad energética, el elevado uso del agua, el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, la producción de residuos urbanos y la prevención de los riesgos naturales.

De hecho, entre los aspectos identificados por la OCDE como cuestiones prioritarias y que, en consecuencia, es necesario abordar con la mayor urgencia en la gestión medioambiental en España, se encuentran:

- La mejora de la gestión de los recursos naturales, fundamentalmente el agua
- La gestión de los residuos.
- La prevención de determinados riesgos ambientales y, entre ellos, muy especialmente, los incendios forestales

Este análisis se confirma en documentos posteriores como son *Medio Ambiente en España 2005* (editado por el Ministerio de Medio Ambiente en 2006) o *Sostenibilidad en España 2006* (editado por el Observatorio de la Sostenibilidad en España, también en 2006).

### 1.2.1. Agua

El agua, como recurso económico pero, al mismo tiempo, como soporte de los ecosistemas, exige una cuidadosa planificación.

En España, su uso se caracteriza por varios factores:

- Alta variación en su disponibilidad como resultado de una climatología extrema caracterizada por grandes fluctuaciones que ocasionan, con frecuencia, severas sequías y graves inundaciones.
- Rápido crecimiento de la población, especialmente en las zonas del litoral, provocando aumentos significativos de la demanda. Estas zonas, además, en muchos casos son las que cuentan con una menor disponibilidad de recursos hídricos naturales.
- Deterioro de la calidad de las aguas tanto superficiales como subterráneas
- Necesidad de considerar las necesidades para el mantenimiento de los ecosistemas y de la demanda social ligada a los espacios naturales.

En el año 2001 la extracción total de agua en España alcanzó unos 33.000 hm<sup>3</sup>, de los cuales un 63% se destinó a regadíos, aproximadamente un 24% al uso industrial y energético y aproximadamente un 13% al resto de actividades, que incluyen el consumo doméstico. Como puede observarse, desde el punto de vista de la cantidad, es especialmente relevante el impacto de la agricultura. En principio, el volumen de agua destinada a este uso tiende a estabilizarse, aunque, en algunas regiones, como Murcia, se hayan producido, en los últimos años importantes incrementos. El Plan Nacional de Regadíos (2002-2008) incluye, entre sus objetivos, una mejora y modernización de las redes de distribución y aplicación del agua para riego y, en 2006, se ha definido un Plan de choque de regadíos que, a partir del año 2007, pretende la consecución de un ahorro anual de agua de unos 1.200 hm<sup>3</sup>.

En cuanto al abastecimiento urbano, entre los años 1996 y 2003, el volumen medio anual de agua perdida en las redes de distribución equivale a aproximadamente el 20% del volumen total del agua distribuida. Se hace imprescindible, por una parte un mantenimiento y una adecuada renovación de las redes existentes y, por otra, reducir los consumos mediante adecuadas políticas de precios.

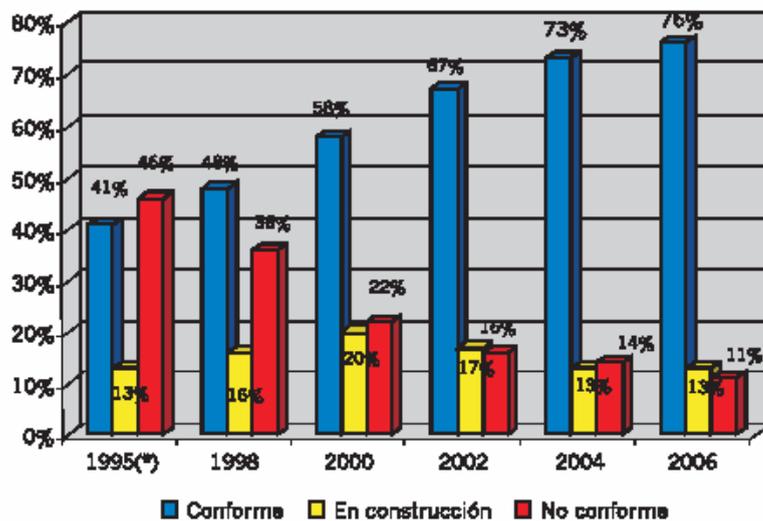
En cuanto a la calidad de las aguas, los ríos españoles han mejorado considerablemente durante la última década, mientras que la calidad de las aguas costeras de baño es muy satisfactoria. La evolución de la calidad de las aguas superficiales en función del Índice de

Calidad General (ICG), medido en las estaciones de control de cada una de las cuencas hidrográficas, es positiva.

A pesar de estos progresos, la gestión del agua en España dista mucho de ser sostenible, ya que la calidad del agua de muchos ríos sigue siendo baja especialmente durante el estiaje, cuando los caudales ya de por sí bajos, se ven afectados por la extracción de agua para consumo humano en regadíos, industria y abastecimiento. Muchos de los embalses siguen teniendo problemas de eutrofización. Hay una serie de acuíferos subterráneos contaminados y que siguen sufriendo problemas de sobreexplotación, que es la causante de la intrusión salina en zonas costeras.

La Directiva 91/271/CEE, sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, modificada por la Directiva 98/15/CEE, establece como objetivo la protección del medio ambiente contra el deterioro provocado por los vertidos de aguas residuales urbanas, solicitando a los Estados miembros de la Unión Europea que prevean su recogida y tratamiento.

Con el objetivo de cumplir con los requerimientos de la Directiva 91/271/CEE, en 1995 se aprobó el Plan Nacional de Saneamiento y Depuración. La aplicación del Plan ha supuesto que, en España, durante el periodo 1995-2006, el porcentaje de población equivalente conforme con la Directiva 91/271/CEE aumentara en un 35%, pasando de un 41% en 1995 a un 76%, en 2006 (ver gráfico siguiente), con una disminución de la población equivalente no conforme del 33%. Sin embargo, el grado de cumplimiento, por parte de España, de los plazos impuestos por la Directiva 91/271/CEE, para las aglomeraciones urbanas de más de 15.000 habitantes, es aún inferior a la media comunitaria.



**Evolución del grado de conformidad de la Directiva 91/271/CEE**

De hecho, el Plan de Saneamiento y Depuración no ha podido completarse debido al importante volumen de inversión que ha habido que acometer, habiéndose decidido el dar prioridad al cumplimiento de la Directiva en grandes y medianas aglomeraciones, por lo que queda pendiente fundamentalmente la depuración correspondiente a las pequeñas aglomeraciones (menores de 15.000 habitantes). Además, desde la fecha de aprobación del

Plan se han producido diversas modificaciones que afectan a la evaluación del grado de cumplimiento de la Directiva, como, por ejemplo, una nueva declaración de “zonas sensibles” que hace que las aglomeraciones afectadas por esta calificación (con una población mayor de 10.000 habitantes en zona sensible) hayan pasado de aproximadamente un 6% a ser algo más del 12% del número total.

De manera sintética, según el informe de Sostenibilidad de España, un 30% de las instalaciones de depuración poseen un tratamiento más riguroso, como la eliminación total de nutrientes, lo que representa del orden de un 18% de la población total equivalente, y progresivamente todas las instalaciones deberán tener estos tratamientos si se pretende una adecuada calidad de las aguas. Esto debería ir unido al control de la contaminación difusa procedente de la agricultura, la ampliación de colectores y emisarios, y la depuración en poblaciones menores de 2.000 habitantes equivalentes que no están incluidas en la citada Directiva.

En cuanto a la consecución de unas condiciones adecuadas para la salud de los ecosistemas que dependen del agua, la legislación básica a cumplir es la denominada Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE). De hecho, la puesta en práctica de la Directiva Marco del Agua es un auténtico reto para los países miembros de la Unión Europea que, en muchos casos, tienen que asimilar principios nunca contemplados en sus respectivas legislaciones nacionales.

La Directiva, publicada en el DOCE (Diario Oficial de las Comunidades Europeas) el 22 de diciembre de 2000, define el estado de las aguas superficiales como el peor de sus estados químico y ecológico. El estado químico describe si la concentración de un contaminante excede o no unos determinados valores límite. El estado ecológico es fundamentalmente una expresión de la calidad de los ecosistemas acuáticos y, en principio, es mejor, cuanto menor es el impacto producido en ellos por las intervenciones humanas.

El estado de las aguas subterráneas es el peor de sus estados químico y cuantitativo. El estado químico se define igual que para las aguas superficiales mientras que el estado cuantitativo es una expresión del grado en que la masa de agua es afectada por los bombeos. Se busca principalmente que los impactos producidos por las actividades humanas no afecten a ecosistemas asociados a las aguas subterráneas como podrían ser los humedales.

Teniendo en cuenta estos conceptos la Directiva establece como objetivo fundamental el “buen estado” de las aguas al que debería llegarse antes de Diciembre de 2015 o del año 2027 si se justifica que en el plazo anterior es imposible su consecución por razones técnicas o económicas. Para que el estado de las aguas sea considerado como “bueno”, la Directiva define una serie de indicadores según se trate de ríos, lagos, aguas de transición, costeras o aguas subterráneas y describe una serie de condiciones que los indicadores deben cumplir.

En España, los primeros análisis realizados con ocasión de la aplicación de la Directiva Marco del Agua, han identificado unas tres mil masas de agua superficial (aproximadamente un 78% del total) en riesgo de no cumplir los objetivos de la Directiva, como se puede observar en los siguientes cuadros y gráficos.

DEMARCACIÓN	MASAS DE AGUA						nº total masas
	Riesgo seguro		Riesgo en estudio		Riesgo nulo		
	%	nº	%	nº	%	nº	
<b>Norte</b> (Ríos + Lagos + HMWB)	1,1	6	74	405	24,9	136	547
<b>Duero</b> (Ríos + Lagos + HMWB)	3,4	12	82,7	292	13,9	49	353
<b>Tajo</b> (Ríos + Lagos + HMWB + AW)	3,4	10	94,9	282	1,7	5	297
<b>Guadiana</b> (Ríos + Lagos + HMWB por embalses + AW + Transición) <sup>1</sup>	13,6	44	79	256	7,4	24	324
<b>Guadalquivir</b> (Ríos + HMWB)	12,1	46	64,7	246	23,2	88	380
<b>Segura</b> (Ríos + Lagos + HMWB + AW)	9,8	9	89,1	82	1,1	1	92
<b>Júcar</b> (Ríos + Transición) <sup>2</sup>	40	108	59,6	161	0,4	1	270
<b>Ebro</b> (Ríos)	4,9	34	51,8	361	43,3	302	697
<b>Cuencas Internas del País Vasco</b> (Ríos + HMWB) <sup>3</sup>	27,1	13	37,5	18	35,4	17	48
<b>Galicia Costa</b> (Ríos)	5	22	72,5	316	22,5	98	436
<b>Cuenca mediterránea andaluza</b> (Ríos + Lagos) <sup>4</sup>	26,8	23	65,1	56	8,1	7	86
<b>Cuencas internas de Cataluña</b> (Ríos + Lagos + HMWB)	39	127	28	92	33	108	327
<b>Baleares</b> <sup>5</sup>	--	--	--	--	--	--	--
<b>Canarias</b> <sup>6</sup>	--	--	--	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>11,8</b>	<b>454</b>	<b>66,5</b>	<b>2.567</b>	<b>21,7</b>	<b>836</b>	<b>3.857</b>

<sup>1</sup> Realizado sobre la delimitación inicial de las masas de agua. Dividen el Riesgo nulo entre Riesgo nulo y masas sin presiones significativas. Se incluyen las aguas de transición por haberse realizado el IMPRESS de forma conjunta.

<sup>2</sup> Incluye ríos modificados bajo embalse (15) y ríos modificados por morfología (27). Se incluyen las aguas de transición por haberse realizado el IMPRESS de forma conjunta.

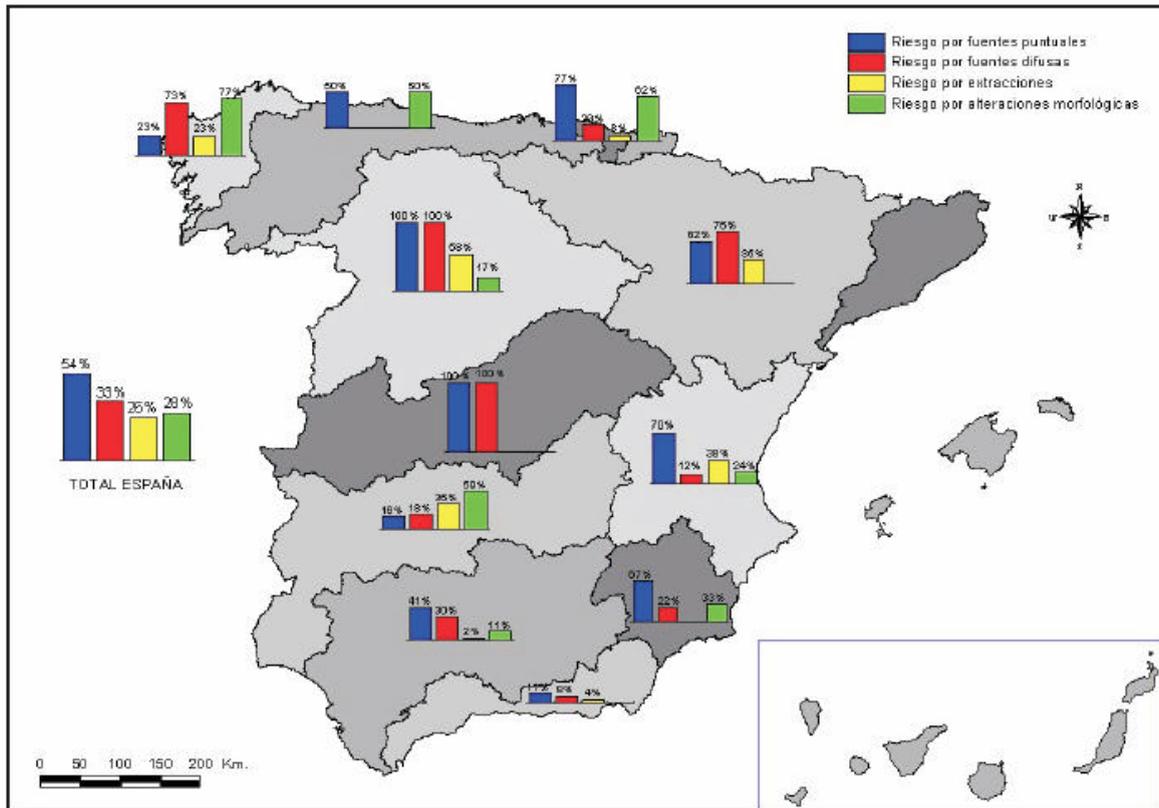
<sup>3</sup> Han clasificado el riesgo en: Elevado, Medio, Bajo y Nulo. Para adaptarlo a la clasificación general se ha equiparado el Elevado a Seguro, Medio a En Estudio, y Bajo y Nulo a Nulo.

<sup>4</sup> 14 masas en riesgo seguro como consecuencia de presiones desconocidas

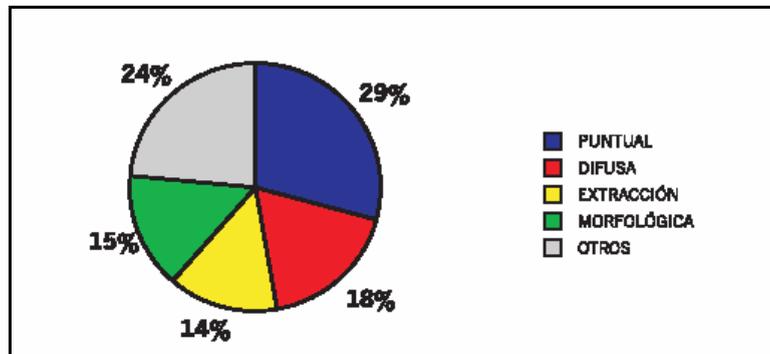
<sup>5</sup> En las Islas Baleares no se ha realizado el IMPRESS sobre aguas superficiales.

<sup>6</sup> En las Islas Canarias no se caracterizan masas de agua superficial continentales.

**Masas de agua superficial en riesgo de no cumplir la Directiva 2000/60/CE (Directiva Marco del agua)**



Principales causas de riesgo de no consecución de los objetivos medioambientales de la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE) en las masa de agua superficiales



Causas más importantes de riesgo de no consecución de los objetivos medioambientales de la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE) en las masa de agua superficiales

En este marco, desde la Administración española, en 2004, se ha impulsado una nueva política del agua conforme a los criterios y normas de la Unión Europea, que garantice más equidad, eficiencia y sostenibilidad, aprovechando las mejores tecnologías disponibles. Esta nueva política se ha materializado en el Programa AGUA (Programa para desarrollar actuaciones para gestión y utilización del agua), cuya estructura está vertebrada en los principios de la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE) que tiene como objetivo principal proteger, mantener y mejorar el medio acuático de la Unión Europea, planteando la

necesidad de alcanzar el buen estado ecológico y químico de todas las aguas (superficiales, subterráneas, costeras y de transición), así como a tener en cuenta la recuperación de costes de los servicios del agua (incluidos los ambientales y los del recurso) en plazos preestablecidos.

El programa AGUA forma parte del programa de medidas de la Directiva Marco, porque apuesta desde su concepción por un modelo de desarrollo económico sostenible con una participación activa de los grupos de interés, para concienciar a todos los ciudadanos que la preservación del medio ambiente es una tarea de todos. En síntesis, la nueva política de agua se enmarca en los siguientes criterios:

- Racionalidad económica
- Optimización tecnológica
- Integración ambiental
- Participación pública

### **1.2.2. Residuos**

Asociado a la gestión y ocupación del suelo hay que considerar la situación de la gestión de los residuos producidos.

En cuanto a los residuos urbanos, la situación actual muestra un aumento de manera constante, sin que hasta la fecha las medidas incorporadas en las normativas y planes hayan podido invertir la tendencia. De hecho, en el año 2003 se produjeron en torno a 6 millones de toneladas de residuos más que las fijadas como objetivo por el Plan Nacional de Residuos Urbanos. Según el informe de Medio Ambiente en España, es importante indicar que, aun cuando se están tomando medidas por parte de los sectores industriales envasadores y fabricantes de envases, la generación de residuos no deja de crecer.

El destino final prioritario de los residuos urbanos sigue siendo el vertido controlado, representando el 53,3% del total en 2003, mientras que el segundo método de gestión es el compostaje, con el 28,1%. La recogida selectiva se ha incrementado bastante, aunque en 2003 este destino lo constituye un 8,4% del total de los residuos urbanos. Por tanto, aunque parece factible cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Residuos Urbanos en cuanto a los objetivos de eliminación total de las prácticas de vertido incontrolado e incineración sin recuperación energética, los objetivos ligados a valorización energética y al reciclaje parecen difíciles de alcanzar.

Los objetivos de recuperación, reciclado y recogida selectiva han de ser considerados muy ambiciosos, sobre todo si se tiene en cuenta que hasta hace poco España no era un país con tradición en materia de recuperación y reciclado.

En cuanto a la generación y tratamiento de los residuos peligrosos, en la actualidad se producen algo más de 3 millones de toneladas, mientras que sobre su tratamiento, el Ministerio de Medio Ambiente estima que se dispone de la infraestructuras necesaria para: reciclar el 60%, llevar a depósito de seguridad el 34% e incinerar el 6%. Sin embargo, no todas las Comunidades Autónomas disponen de instalaciones de infraestructura para el tratamiento de los residuos peligrosos generados en su propia comunidad. En este caso se ven obligados a transportar dichos residuos a otras comunidades.

Todavía importantes cantidades de residuos peligrosos se eliminan con métodos que pueden resultar nocivos para el medio ambiente y la salud humana, aunque la ausencia de datos significativos impide valorar con exactitud el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Residuos Peligrosos.

De hecho, aún están sin resolver depósitos puntuales de residuos peligrosos como, por ejemplo, ocurre con los realizados en el embalse de la localidad de Flix. En efecto, en el embalse de Flix se ha detectado una contaminación histórica de sus sedimentos originada por de la actividad industrial implantada en la margen derecha del río desde principios del siglo XX. Dichos sedimentos contienen altas concentraciones de organoclorados, metales pesados y cierta proporción de elementos radiactivos. Durante 2006 se ha presentado a información pública un proyecto informativo que tiene por objeto la definición de las actuaciones necesarias para acometer la eliminación de la contaminación del embalse de Flix, tras el examen de diferentes alternativas, mediante la extracción de los residuos del embalse, su tratamiento en la medida que sea necesario y su transporte y almacenamiento en un depósito controlado. El proyecto contempla la construcción de un muro que permita aislar los residuos del caudal fluyente del río Ebro. En este recinto se procederá al dragado de unos 760.000 metros cúbicos de material que se trasladarán a una planta de tratamiento que consta inicialmente de distintos equipos deshidratación, desorción térmica y oxidación -estabilización. En paralelo al tratamiento de sólidos se tratarán las aguas del proceso mediante una estación depuradora de aguas residuales. Los sedimentos ya tratados, se transportan hasta un vertedero de clase II mediante un sistema de cintas transportadoras

### **1.2.3. Riesgos ambientales**

La degradación del medio ambiente y los recursos naturales constituye el signo más visible de la insostenibilidad del desarrollo y el detonante que ha puesto en marcha las reflexiones sociales sobre la necesidad de una nueva lógica de funcionamiento de los sistemas sociales y económicos.

Esta degradación se refleja, sobre todos, en tres tipos de procesos:

- La contaminación del medio físico (aire, agua y suelos) por la emisión de agentes contaminantes.
- La pérdida de biodiversidad y de especies naturales ligada a la reducción y deterioro de los espacios naturales y áreas ecológicamente sensibles.
- La utilización excesiva de los recursos naturales no renovables o que se renuevan muy lentamente, con los consiguientes riesgos de disminución o agotamiento irreversible de estos recursos.

Aunque no ha sido posible, todavía, invertir del todo las tendencias negativas, la situación relativa de España en este ámbito contiene también bastantes notas positivas, tal como establece el borrador de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible. España es el país europeo con una mayor riqueza en biodiversidad, mantiene todavía muchas áreas que se encuentran en un buen estado de conservación, y cuenta con un patrimonio natural y cultural rico y variado, que constituye un valioso activo potencial para el impulso a la sostenibilidad.

El segundo de los factores de insostenibilidad relacionados más directamente con el medio natural es la existencia de riesgos para el medio ambiente y la salud ambiental.

Al hablar de los riesgos ambientales hay que diferenciar entre los debidos a riesgos naturales, provocados por fenómenos naturales y los riesgos antropogénicos, ocasionados por acciones humanas. Lo cierto es que en la mayoría de los casos se combinan, en cuanto a causas y circunstancias, factores de los dos tipos, haciendo imprecisa la distinción.

Dentro de los riesgos naturales, los más importantes y probables es España son los ligados a la irregularidad del ciclo hidrológico, inundaciones y sequías, que pueden agravarse sensiblemente en las próximas décadas como consecuencia del cambio climático. Especialmente importantes para España son, asimismo, los procesos de erosión y desertificación.

El fenómeno de las inundaciones en España ha sido y sigue siendo especialmente frecuente y catastrófico debido, sobre todo, a la peculiaridad climática de su fachada sur-oriental y a los efectos meteorológicos derivados del excesivo calentamiento del Mediterráneo en época estival. Estas torrenciales lluvias levantinas que se producen cada otoño con mayor o menor virulencia y que se han designado con el nombre de "gota fría" son las que han generado los episodios más graves de inundaciones en España, aunque no son los únicos factores de riesgo que contribuyen a agravar sus consecuencias, donde la intervención del hombre sobre el medio, y su simple presencia, tienen también mucho que ver.

En esta línea, las principales actuaciones desarrolladas desde la Administración Central a través de las Confederaciones Hidrográficas se han ejecutado obras de corrección hidrológico-forestales para reducir las escorrentías.

En esta misma línea, como principales riesgos antropogénicos con gran incidencia ambiental se encuentran los incendios forestales, aunque en ocasiones las causas también pueden ser naturales.

#### Incendios forestales

Los incendios forestales constituyen un problema crónico con tendencia a agravarse en relación con el cambio climático, prolongándose la época de peligro durante más meses en verano y constatándose una elevada incidencia de los incendios también en los meses secos del invierno. Además, la evolución socioeconómica del medio rural produce el abandono extendido a grandes superficies, recuperadas de modo natural por la vegetación con enormes acumulaciones de biomasa combustible.

El apoyo que presta el Estado a las Comunidades Autónomas frente a este problema se basa, entre otras líneas de acción, en el empleo de medios aéreos de gran capacidad, que puedan actuar en la extinción de incendios en todo el territorio, trasladándose a las zonas en que el peligro sea mayor. Ello se hace con medios propios y medios contratados. Los primeros están disponibles todo el año. Los segundos se contratan para las épocas de mayor peligro. Esto crea dificultades, ya que la estacionalidad hace poco atractivos los contratos, lo que repercute negativamente en las inversiones de las empresas para renovación del material y en la formación de los pilotos.

En el cuadro siguiente se muestra la evolución sufrida por los incendios forestales en el periodo 1995-2005 y da idea de su envergadura, con una de afección de más de 150.000 hectáreas anuales.

AÑO	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nº CONATOS (<1 ha)	15.568	10.918	14.136	14.315	11.650	14.547
Nº INCENDIOS (>=1 ha)	10.260	5.853	8.184	8.133	6.587	9.571
<b>VEGETACIÓN LEÑOSA</b>						
Sup. Arbolada (ha)	42.380,3	10.350,9	21.326,2	42.959,3	24.034,3	46.138,2
Sup. Matorral y Monte Abierto (ha)	94.540,7	42.508,4	72.880,8	83.123,1	52.962,2	124.394,1
<b>VEGETACIÓN HERBÁCEA</b>						
Sup. Pastos y Dehesas (ha)	6.546,8	6.774,3	4.296,1	7.560,3	5.221,0	18.053,4
SUP. FORESTAL (ha)	143.467,8	59.813,6	98.503,1	133.642,7	82.217,5	188.585,7
% SUP. FORESTAL AFECTADA	0,550%	0,229%	0,378%	0,512%	0,315%	0,723%
Nº GRANDES INCENDIOS (>500 ha)	26	10	7	25	16	49
AÑO	2001	2002	2003	2004	media	2005 *
Nº CONATOS (<1 ha)	12.172	12.110	11.982	13.750	<b>13.115</b>	<b>17.165</b>
Nº INCENDIOS (>=1 ha)	6.927	73819	6.634	7.646	<b>7.761</b>	<b>9.096</b>
<b>VEGETACIÓN LEÑOSA</b>						
Sup. Arbolada (ha)	19.169,5	25.196,9	53.673,0	51.732,2	<b>33.714</b>	<b>69.212,1</b>
Sup. Matorral y Monte Abierto (ha)	55.629,8	63.810,9	70.810,8	56.606,1	<b>71.962</b>	<b>105.530,1</b>
<b>VEGETACIÓN HERBÁCEA</b>						
Sup. Pastos y Dehesas (ha)	17.586,8	18.456,2	24.031,6	25.584,3	<b>13.438</b>	<b>5.186,7</b>
SUP. FORESTAL (ha)	92.386,1	107.464,0	148.172,4	134.192,6	<b>118.844,6</b>	<b>179.928,9</b>
% SUP. FORESTAL AFECTADA	0,354%	0,412%	0,568%	0,515%	<b>0,456%</b>	<b>0,690%</b>
Nº GRANDES INCENDIOS (>500 ha)	16	18	42	21	<b>23</b>	<b>40</b>

\* Datos provisionales. Sin datos de superficie herbácea de Andalucía y Extremadura.  
Fuente: D.G. para la Biodiversidad.

### Evolución incendios forestales último decenio

#### 1.2.4. La movilidad urbana

Según el Diagnóstico del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), se estima que cerca del 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, debidas al transporte son generadas por el transporte urbano y metropolitano, y es el grupo que más aumenta sus emisiones dentro del sector. Los escasos datos disponibles evidencia que la movilidad urbana motorizada crece a ritmo superior a la interurbana. La parte de estos viajes atendidos por el transporte público se mantiene de manera sostenida frente al avance del vehículo particular. Esta tendencia es particularmente acusada en las ciudades de tamaño medio y en la periferia de las grandes áreas metropolitanas.

Esta situación ha hecho que se hayan acometido muchas actuaciones centradas en la provisión de nuevas infraestructuras de transporte público, y en la actualidad se están iniciando otro tipo de medidas. Sin embargo, pocas son las ciudades españolas que cuentan con Planes de Movilidad Urbana a medio o largo plazo, y entre los existentes, son pocos los que integran objetivos explícitos de sostenibilidad.

El esfuerzo financiero realizado en el sistema de transporte urbano ha sido considerable; sin tener competencias específicas en la materia, la aportación de la Administración General del Estado en el capítulo de apoyo al transporte público urbano y metropolitano – tanto en términos de inversión en infraestructura como de aportación directa al funcionamiento del sistema de transporte público- es de unos 650 millones de euros anuales. En un marco de concertación institucional basado en un enfoque de planificación de movilidad sostenible, estas aportaciones podrían canalizarse de manera más eficaz y coordinada, y establecerse a un nivel más proporcionado en relación con la gravedad de los problemas planteados por

la elevada movilidad urbana. Las actuaciones del Ministerio de Fomento en áreas urbanas, tanto de realización de infraestructuras como de ordenación y gestión de servicios, podrían ser también más eficaces, en términos de funcionalidad y de contribución a la sostenibilidad, dentro de un marco general.

Sin embargo, las necesidades de movilidad no son iguales en todos los ámbitos urbanos, y las estrategias de respuesta deben acomodarse a cada situación. Cada tipología de espacios urbanos (áreas metropolitanas, ciudades medias más compactas, sistemas policéntricos o dispersos) requiere enfoques y prioridades diferentes, y la combinación de medidas adecuadas debe adaptarse a las características de cada caso en particular.

## CAPITULO II: ANÁLISIS DAFO

### 2.1. SITUACIÓN DEL MODELO ESPAÑOL DE TRANSPORTES

Los niveles de dotación de infraestructuras alcanzados en España, tras superar los grandes déficits y estrangulamientos, hacen que la política de transportes pueda plantearse desde una perspectiva más internacional, tal como establece el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), además de que sea necesario intervenir para corregir ciertas tendencias e impactos negativos del sistema de transporte de ámbito nacional.

La situación analizada en el apartado de diagnóstico es muy similar a la que se presenta en el resto de la UE, descrita y valorada en el Libro Blanco del Transporte de 2001.

El siguiente cuadro sintetiza en forma de matriz DAFO la situación detectada durante la realización del diagnóstico que se incluye en el apartado anterior:

<b>TENDENCIAS RECIENTES</b>	
<b>Debilidades:</b>	<b>Fortalezas:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La programación de inversiones ha dejado al margen la funcionalidad de algunos medios de transporte, generando unas redes e itinerarios heterogéneos, con tramos de capacidad desproporcionada a la demanda, mientras que todavía permanecen otros desfasados respecto de los parámetros de calidad y seguridad requeridos actualmente.</li> <li>▪ El desarrollo de infraestructuras de transporte de altas prestaciones ha conducido a una homogeneización aparente del territorio en términos de accesibilidad, aunque esto enmascara una situación de desequilibrios territoriales ya que se restringen los accesos a unos pocos nodos.</li> <li>▪ El aumento de la movilidad constituye uno de los desafíos más importantes para la sostenibilidad del sistema de transporte.</li> <li>▪ No parece viable un futuro crecimiento económico con menos demanda de transporte.</li> <li>▪ Los efectos de la radialidad y la falta de permeabilidad transfronteriza quedan de manifiesto particularmente en el ferrocarril.</li> <li>▪ Las prioridades nacionales en infraestructuras de transporte no se han diseñado teniendo en cuenta la necesidad de facilitar la accesibilidad a las cadenas de transporte intermodal europeo. Esta situación requiere un cambio de tendencia a medio plazo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ España cuenta con una red de transportes madura, en términos de equipamiento en grandes infraestructuras, fundamentalmente en autovías y autopistas, aunque también es muy importante la disponibilidad de líneas ferroviarias de alta velocidad.</li> <li>▪ El sistema de transporte ha favorecido la integración en la economía europea, paliando los efectos de su situación periférica, aunque al crearse estructuras radiales, fuertemente jerarquizadas, en el ámbito nacional se ha contribuido a incrementar las disparidades entre algunas regiones.</li> <li>▪ España ocupa una posición clave en los flujos internacionales de transporte marítimo, en las relaciones entre Europa y el Norte de África, y en el transporte aéreo cuenta con un potencial considerable para mejorar su posición en el tráfico trasatlántico.</li> </ul>

<b>ESCENARIO FUTURO</b>	
<b>Amenazas:</b>	<b>Oportunidades:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mantenimiento de un elevado incremento de la movilidad de personas y mercancías, principalmente en las áreas urbanas y metropolitanas. Los estudios realizados sugieren crecimientos muy notables de la demanda futura de transporte, entre el 3%-6% de media anual en viajeros y del 4,5%-6% en mercancías. Se están produciendo unos ritmos de crecimiento superiores a los previstos para el conjunto de la UE.</li> <li>▪ El marco energético está imponiendo algunas condiciones a la política de transportes, ya que el sector consume el 36% de la energía final del país y que la fuente es el petróleo (99%). El transporte ha triplicado su demanda energética en los últimos 30 años, y por tanto, la política de transporte debe asumir tanto sus compromisos económicos como ambientales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La iniciativa privada está iniciando la cooperación con el sector público en la dotación de infraestructuras y servicios.</li> <li>▪ Desde la administración autonómica y local se están desarrollando medidas de gestión dirigidas hacia políticas de movilidad sostenible, elaborando planes específicos a sus ámbitos territoriales. El fin perseguido es reducir la movilidad de personas y mercancías sin afectar al crecimiento económico ni a las necesidades de accesibilidad e interacción social.</li> <li>▪ Se están impulsando planes de acción para desarrollar políticas de prevención sobre los riesgos que el transporte puede suponer sobre la salud pública (calidad del aire, ruido, hábitos de movilidad saludables, etc.).</li> </ul>

## **2.2. SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL**

El estado de sostenibilidad actual es el reflejo de la incidencia del proceso de desarrollo económico y social, en sus dimensiones tanto de producción como de consumo de bienes y servicios. A partir de las ineficiencias producidas, es preciso reorientar y reequilibrar las desigualdades existentes para cumplir con los compromisos adoptados en función la legislación vigente en materia de medio ambiente, aprovechando en la medida de lo posible las fortalezas y oportunidades identificadas.

El siguiente cuadro sintetiza en forma de matriz DAFO la situación detectada durante la realización del diagnóstico que se incluye en el apartado anterior:

<b>TENDENCIAS RECIENTES</b>	
<b>Debilidades:</b>	<b>Fortalezas:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contaminación del medio físico (aire, agua y suelos) por la emisión de agentes contaminantes y la generación de residuos por parte de las actividades productivas y por el consumo de las aglomeraciones urbanas. La situación más destacable es el aumento de las emisiones de gases de "efecto invernadero", alejándonos del compromiso de Kioto.</li> <li>▪ La generación de residuos sigue creciendo de manera constante ante unas infraestructuras insuficientes para absorber este incremento.</li> <li>▪ Pérdida de la biodiversidad ligada a la reducción y deterioro de los espacios naturales y áreas ecológicamente sensibles.</li> <li>▪ La situación de sequía ha afectado a extensos ámbitos territoriales, y las condiciones extremas han llegado a provocar restricciones en el abastecimiento de agua. En este marco, se produce una excesiva competencia entre sectores por el uso del agua y una significativa pérdida de agua en las redes de distribución.</li> <li>▪ Ineficiente consumo de energía, considerando la excesiva dependencia energética exterior y el reducido desarrollo de la obtención de energía procedente de recursos renovables. El crecimiento económico se está produciendo a costa de un consumo cada vez mayor de energía, dando lugar en paralelo a un incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero.</li> <li>▪ Las propias características naturales, unido al elevado número de incendios, han favorecido que existe un alto grado de erosión y desertificación en algunas zonas, fundamentalmente en ámbito mediterráneo, aunque se ha detectado un riesgo de incremento de expansión a una mayor superficie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Importante esfuerzo público en la dotación de infraestructuras y equipamientos asociados a la gestión medioambiental, corrigiendo el impacto producido en situaciones anteriores.</li> <li>▪ España en su conjunto presenta una extraordinaria riqueza en variedad de flora y fauna y constituye uno de los mayores patrimonios naturales de Europa.</li> <li>▪ Características naturales y geográficas que permiten un adecuado potencial de desarrollo del aprovechamiento de energías renovables.</li> <li>▪ Elevado porcentaje de superficie protegida como espacio natural protegido o incluida en la Red Natura 2000.</li> <li>▪ La generación de energía eléctrica procedente de fuentes de origen renovable presenta en España una tendencia al alza.</li> </ul>

<b>ESCENARIO FUTURO</b>	
<b>Amenazas:</b>	<b>Oportunidades:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento del tamaño de las aglomeraciones urbanas y la ocupación del litoral, lo que ha hecho que España se esté configurando como un país urbano, con fuertes desequilibrios territoriales.</li> <li>▪ Competencia por los recursos entre los distintos usos: urbano, industrial, agrícola y medioambiental.</li> <li>▪ La expansión de la urbanización y las infraestructuras lineales, así como el incremento de la presión turística por parte de visitantes y población residente de los centros urbanos próximos, están provocando una excesiva presión sobre las áreas de elevado valor natural.</li> <li>▪ Las actividades de rápida ocupación de la franja litoral está provocando la alteración de la dinámica de costas y playas.</li> <li>▪ El incremento de la superficie protegida con algún instrumento legal no está siendo correspondida con la aprobación y desarrollo de instrumentos de gestión.</li> <li>▪ Se mantiene la tendencia de aumento del consumo de materiales, lo que está llevando implícito el incremento de la generación de residuos y, por tanto, los problemas derivados de su adecuada gestión.</li> <li>▪ La fragmentación del territorio debida sobre todo a la creación de infraestructuras de transporte y la concentración de la población es una amenaza sobre los ecosistemas y biodiversidad, aunque todavía el tamaño medio del territorio no fragmentado en España es muy superior al de la UE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Creciente preocupación de la sociedad y los poderes públicos por garantizar un desarrollo sostenible, a partir de todas las acciones de sensibilización que se están desarrollando desde las organizaciones ecologistas.</li> <li>▪ Progresivo interés social y político por compatibilizar la conservación en el desarrollo económico y social.</li> <li>▪ La creciente sensibilidad social se está traduciendo en una serie de políticas y medidas de corrección y prevención, entre las que se encuentran: normativa sobre control de emisiones, gestión y control de la producción y vertido de residuos, aplicación de las evaluaciones ambientales estratégicas y de las evaluaciones de impacto ambiental, protección de áreas naturales, impulso de tecnologías más respetuosas con el entorno.</li> <li>▪ El desarrollo de políticas de planificación con la redacción de planes y programas de ámbito nacional, además de la aplicación del proceso de evaluación ambiental estratégica para dichos planes es la principal oportunidad para corregir la situación de aquellos aspectos considerados como negativos en un marco de desarrollo sostenible.</li> </ul>

### **CAPITULO III: ESTRATEGIA A SEGUIR PARA LA FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES**

Teniendo en cuenta el Marco Estratégico Nacional de España para el periodo 2007-2013, la participación del Fondo de Cohesión y Feder se enmarca, tanto en sus ejes tanto de transportes como de medio ambiente, en el objetivo general de apoyo efectivo para *convertir a España en un lugar más atractivo para invertir y trabajar* (Objetivo 1).

Dentro de las medidas de las Orientaciones Estratégicas que permitirán alcanzar dicho objetivo, se encuentran:

- Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte (*Medida O.1.1.*)
- Reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y crecimiento (*Medida O.1.2.*)

En relación con la medida 1.1., ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte, si bien España ha avanzado notablemente en el desarrollo de su red de transportes, siguen existiendo carencia en la red ferroviaria y en lo relativo a la intermodalidad. Las actuaciones a financiar en el Fondo de Cohesión, tanto en las regiones convergencia como en las de competitividad dan prioridad a los proyectos de la red RTE-T, principalmente líneas de alta velocidad ferroviaria y puertos.

En cuanto a la medida 1.2., reforzar las sinergias entre la protección del medio ambiente y crecimiento, las inversiones se dirigirán al desarrollo de servicios ambientales, infraestructuras de tratamiento de residuos y aguas residuales, así como la protección contra determinados riesgos ambientales.

#### **3.1. TRANSPORTES**

En función del Marco Estratégico Nacional, y partiendo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), a continuación se destacan aquellas directrices estratégicas establecidas en dicho documento, que serían la base de la definición de las prioridades en materia de transportes para la aplicación tanto del Fondo de Cohesión como del FEDER en el periodo 2007-2013.

La planificación del sistema de transportes según el PEIT presenta como ámbitos estratégicos los siguientes:

- Mejorar la eficiencia del sistema de transporte, en términos de calidad de los servicios efectivamente prestados y atender las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a las características de esos flujos.
- Fortalecer la cohesión social y territorial. Para lo que se asegurarán unas condiciones de accesibilidad equitativas al conjunto del territorio, además de identificar los beneficiarios potenciales de la política de infraestructura y transportes.
- Contribuir a la sostenibilidad general del sistema mediante el cumplimiento de los compromisos internacionales de la normativa europea en materia ambiental, en particular en cuanto las emisiones de gases de efecto invernadero.

- Impulsar el desarrollo económico y la competitividad, para lo que se potenciará el papel de las áreas urbanas y metropolitanas, se reforzarán las relaciones transfronterizas y se fomentará el desarrollo de los programas de I+D+i y los avances tecnológicos aplicados a la gestión y explotación de infraestructuras y servicios de transporte.

Partiendo de los objetivos y de las opciones estratégicas definidas por el Escenario PEIT 2020, la política de infraestructuras y servicios de transporte de las actuaciones a financiar con el Fondo de Cohesión se ajustarán a las siguientes directrices estratégicas:

- *La mejora del sistema de transporte y de su inserción internacional*

a) Desarrollo de ejes alternativos de transporte con el resto de Europa, mediante la mejora de las conexiones ferroviarias internacionales en condiciones de interoperabilidad, la equiparación de la red ferroviaria de mercancías a los estándares internacionales y la puesta en marcha progresiva de las “autopistas del mar”, en cooperación con la Unión Europea y, en particular, con los principales países de tránsito, origen y destino de los flujos, considerando las nuevas oportunidades que introduce a este respecto la ampliación de la Unión a los países del centro y el este de Europa. Se impulsará también, en el ámbito de la UE, la extensión de estas “autopistas del mar” a los países mediterráneos que no forman parte de la UE, y en particular a los del Magreb.

b) Desarrollo de la potencialidad del entorno del Estrecho de Gibraltar como nodo del transporte internacional, reforzando la cooperación con las autoridades marroquíes y estableciendo una estrategia conjunta de mejora de las infraestructuras y servicios de transporte en el área.

c) Desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al transporte intermodal mediante la mejora de la capacidad intermodal de los puertos y de sus accesos ferroviarios; consolidación de la red intermodal de plataformas logísticas y centros de mercancías en cooperación con el resto de administraciones públicas, operadores y del sector privado.

d) Estructuración del conjunto del sistema logístico y de transporte de mercancías en torno a una red de nodos regionales, plenamente integrados en el territorio y que constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands. Estos nodos se articulan a través de una serie de corredores multimodales de transporte de mercancías, que añade a los corredores tradicionales (radiales, eje Mediterráneo y Corredor del Ebro) algunos ejes alternativos transversales. El sistema mejora su relación internacional a través del desarrollo de las “autopistas del mar”, de la futura relación transpirenaica ferroviaria y de las conexiones con Portugal.

- *Un sistema de transporte de viajeros abierto al mundo.*

a) Consolidación de la Península Ibérica como nodo internacional del transporte, acentuando las sinergias entre los grandes aeropuertos peninsulares y aprovechando las ventajas de las reservas de capacidad existentes frente a otros grandes aeropuertos europeos.

b) Un sistema de transporte eficaz para los viajeros exige favorecer una mejor conexión entre las áreas metropolitanas españolas y las del resto de Europa. Las nuevas iniciativas de liberalización en el sector aéreo y una mayor implicación de las administraciones autonómicas y locales en la gestión aeroportuaria deben utilizarse como instrumentos para esta mejora de la accesibilidad internacional.

c) La concentración del sistema de transporte público de viajeros en un número excesivamente reducido de nodos puede resultar poco eficiente, frágil y ofrecer pocas o ninguna alternativa a los usuarios. Una política activa de desarrollo del resto de aeropuertos y de sistemas alternativos (ferrocarril) para los servicios de menor distancia debe permitir evitar en el horizonte del PEIT la concentración excesiva de demanda en estos nodos críticos y moderar sus necesidades de expansión.

d) Un sistema intermodal eficiente de transporte de viajeros ofrece alta calidad sin incurrir en los costes que supondría atender flujos en muchas ocasiones con baja demanda mediante servicios directos origen-destino. El desarrollo de este sistema deberá realizarse en cooperación con los operadores y con las Administraciones competentes en cada caso, aprovechando las experiencias ya consolidadas en el ámbito urbano y el desarrollo del marco normativo europeo.

e) La intermodalidad en el transporte de viajeros debe incluir las especificidades de las necesidades de la España no peninsular. En este sentido, se desarrollarán sistemas adecuados de integración del transporte marítimo y aéreo nacional e internacional dentro de la cadena de transporte intermodal y de convergencia entre los niveles de servicio ofrecidos por los diversos modos.

### **3.1.1. Ferrocarriles**

a) Consolidación del nuevo modelo ferroviario, inspirado en la reforma ferroviaria de la Unión Europea, en el marco de una política de apoyo decidido a la mejora del ferrocarril. El nuevo modelo implica la separación de la gestión de la infraestructura y los servicios, la creación de un sistema de licencias para las empresas ferroviarias, la apertura del acceso al transporte nacional e internacional para nuevos operadores ferroviarios, el fortalecimiento de la administración ferroviaria y la creación de un organismo regulador de la actividad sectorial.

b) Promoción del desarrollo de una función central por parte del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías, en los ejes y corredores de transporte con demanda elevada.

c) El ferrocarril contribuirá también, junto con el transporte público por carretera, a la accesibilidad del conjunto del territorio mediante servicios regionales de transporte adaptados a las características de cada área (densidad de población, movilidad, actividades...), en coherencia con las prioridades y asignación de recursos de las Administraciones Territoriales competentes.

d) Establecimiento de una red de altas prestaciones, conforme con la Directiva Comunitaria 96/48/CE sobre interoperabilidad del ferroviario europeo de alta velocidad, transpuesta a la normativa nacional por el RD 1191/2000. La red será diseñada básicamente para tráfico mixto, incluyendo los enlaces ferroviarios transfronterizos. Se prestará especial atención a la mejora de las relaciones transversales con tráficos potenciales altos y a las situaciones de falta de accesibilidad regional. En los itinerarios que así se requiera por el volumen y características del tráfico demandado, las nuevas infraestructuras estarán dedicadas a tráfico exclusivo de viajeros.

e) Fijación de un objetivo de reducción del tiempo total de viaje para todas las relaciones interurbanas.

- f) Aumentar la participación del transporte ferroviario en el transporte de carga de media y larga distancia, mediante la mejora de los estándares de calidad de la oferta ferroviaria, de acuerdo con la demanda del mercado de carga.
- g) Definición de una red de transporte ferroviario de mercancías que satisfaga los requisitos de la Directiva Europea 2001/16/CE de interoperabilidad del sistema ferroviario convencional, incluyendo infraestructuras lineales e instalaciones, que proveerá capacidad suficiente en los corredores más importantes, segregada en lo posible de los servicios de cercanías en las grandes áreas metropolitanas y con buena accesibilidad a los nodos y plataformas logísticas y a la red ferroviaria europea. En este marco, se establecerá una red de nodos logísticos ferroviarios para promover la intermodalidad con el transporte marítimo y por carretera.
- h) Definición de una estrategia precisa de cambio de ancho de vía en la red convencional, coherente con el desarrollo de la red ferroviaria y con el objetivo de asegurar la referida interoperabilidad con la red europea. Integración de las actuaciones de cambio de ancho con la estrategia de desarrollo de la interoperabilidad de la red ferroviaria europea, teniendo en cuenta otros sistemas y subsistemas de equipamiento, instalaciones y sistemas de explotación.
- i) Mantenimiento de los altos estándares de seguridad del transporte ferroviario a lo largo del proceso de migración hacia un sistema de seguridad europeo, con la definición de una autoridad nacional de seguridad, en el marco de la agencia europea de seguridad.
- k) Garantizar niveles adecuados de seguridad de la red, mediante una adecuada conservación y modernización, y asegurar su mantenimiento en el tiempo.
- l) Definición de las grandes actuaciones en el medio urbano para mejorar la inserción del ferrocarril en su entorno.

### **3.1.2. Transporte marítimo y puertos**

- a) Mantener en la planificación y gestión del sistema portuario los criterios de rentabilidad, de manera que cada puerto genere los recursos necesarios para conseguir su equilibrio económico-financiero, incluyendo las compensaciones por la prestación de eventuales servicios de interés público.
- b) Estímulo a la progresiva especialización y cooperación interportuaria y al fortalecimiento de mecanismos de cooperación con otros puertos europeos, con el fin de asegurar un buen posicionamiento de los principales puertos españoles en los procesos de concentración y de jerarquización en marcha en Europa.
- c) Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad, favoreciendo la integración de los principales puertos en las grandes cadenas de transporte internacional y en las nuevas “autopistas del mar”.
- d) Desarrollo del cabotaje marítimo de corta distancia, en el ámbito nacional y europeo, mediante el desarrollo de infraestructuras y de sistemas de gestión específicos.
- e) Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos (ferrocarril, carretera y

tubería) y, en particular, del ferrocarril en aquellos puertos con mayores tráficos y vocación intermodal, mediante sistemas de gestión y de cofinanciación ad hoc, abiertos a la participación del sector privado.

f) Estímulo de la libre competencia en la prestación de servicios portuarios que cuenten con suficiente demanda, incluidos los servicios de acceso desde el lado tierra, desarrollando observatorios específicos de seguimiento y estableciendo sistemas adecuados de control del cumplimiento de la legislación vigente.

g) La implantación de usos complementarios en los espacios portuarios se condicionará a la funcionalidad de los usos portuarios, y en su caso se desarrollará en cooperación con las Administraciones autonómicas y locales desde la sintonía con las estrategias locales de planificación urbana.

h) Desarrollo de instrumentos y medidas para mejora y modernización de la flota mercante con especial atención a la seguridad y a la componente ambiental del transporte marítimo.

i) Mejora de la seguridad de la navegación mediante la implementación de nuevos sistemas de seguimiento y control del tráfico marítimo.

## **3.2. MEDIO AMBIENTE**

Teniendo en cuenta la problemática ambiental en España, descrita en los apartados anteriores, y considerando las políticas de intervención previstas por la Administración española a través fundamentalmente de la legislación vigente y de los Planes Nacionales aprobados y en proceso de redacción, las directrices específicas que se proponen sobre medio ambiente según los ejes de actuación en el ámbito del Fondo de Cohesión son:

- Abastecimiento de agua
- Saneamiento y depuración de aguas
- Gestión de residuos sólidos
- Prevención de riesgos ambientales
- Transporte urbano limpio

Para cada uno de estos ámbitos, se indican unos objetivos clave y unas determinadas metas, y se señala una serie de actuaciones con objeto de lograr dichas metas. Por tanto, el Programa constituye durante su período de vigencia el marco de la política de la Unión Europea en materia de medio ambiente, con el objetivo de garantizar elevados niveles de protección que tengan en cuenta el principio de subsidiariedad, la diversidad de situaciones en las distintas regiones de la Unión Europea y el logro de una disociación entre presiones medioambientales y crecimiento económico. El Programa está especialmente basado en el principio de que quien contamina paga, en los principios de cautela y acción preventiva y en el principio de corrección de la contaminación en su fuente.

### **3.2.1. Abastecimiento**

El abastecimiento de agua a la población es un servicio básico para la sociedad, y de obligada e irrenunciable prestación por los poderes públicos. La Ley de Aguas, en su artículo 58, así lo establece, considerando siempre prioritario el uso del agua para esta finalidad.

En esta línea, desde la Administración española se ha abordado una nueva política de gestión del agua, considerando los principios de la Directiva Marco del Agua, que se ha materializado en el Programa AGUA.

De esta manera, para asegurar el abastecimiento a la población en un marco de desarrollo sostenible se proponen las siguientes directrices:

- Disponer de los recursos necesarios para satisfacer las necesidades de los usuarios actuales sin comprometer los recursos futuros.
- Garantizar que el agua suministrada tenga los requisitos de calidad contemplados en la normativa vigente.
- Aumentar la garantía de suministro y la seguridad en las actuaciones.
- Disponer de redes de distribución suficientes que garanticen el suministro a los ciudadanos.
- Reducir las pérdidas en redes de conducción y distribución.

### **3.2.2. Saneamiento y depuración**

Las medidas de saneamiento y depuración deben estar dirigidas fundamentalmente a asegurar una calidad del agua que permita contar con un adecuado estado ecológico tanto de los cursos superficiales como de las aguas subterráneas.

La Ley de Aguas establece la necesidad de tratar el agua residual previamente a su reutilización, debiendo establecerse las condiciones básicas para su uso en función del proceso de depuración, la calidad y los usos previstos.

Por otro lado, en la actualidad está en fase de aprobación el nuevo Plan Nacional de Calidad de las Aguas: Saneamiento y Depuración, tras la finalización de la vigencia del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales (1995-2005), a través del cual se aplicarán las disposiciones establecidas por la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE), por la que se establece el marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

Teniendo en cuenta la situación en la que se encuentra el saneamiento y depuración en España, a partir de las actuaciones ejecutadas para dar cumplimiento a los objetivos fijados por la Directiva 91/271/CEE, sobre tratamiento de aguas residuales urbanas, modificada por la Directiva 98/15/CE que establecía como objetivo la protección del medio ambiente contra el deterioro provocado por los vertidos de aguas residuales urbanas, se proponen las siguientes directrices específicas:

- Garantizar un elevado nivel de protección de las aguas superficiales y subterráneas, evitando la contaminación y promoviendo una utilización sostenible del agua.
- Desarrollar medidas destinadas al cese de los vertidos, las emisiones y los escapes de sustancias peligrosas, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva Marco sobre aguas.

- Asegurar la completa aplicación de la Directiva Marco sobre aguas con el objetivo de lograr, para este recurso, unas buenas condiciones desde los puntos de vista ecológico, químico y cuantitativo, así como su gestión consecuente y sostenible.
- Intensificar la aplicación de las disposiciones en materia de vertidos de aguas residuales contempladas en el marco normativo vigente.
- Desarrollar las directrices y medidas contempladas en el Plan Nacional de Saneamiento en fase de aprobación.
- Fomentar la reutilización de las aguas tratadas a partir de que se identifiquen las demandas que se podrían cubrir mediante la utilización de agua regenerada, determinando los posibles orígenes del suministro y analizar la viabilidad técnica, económica y legal, según se prevé en el Programa Nacional de Reutilización.
- Con el fin de incidir en las medidas preventivas, se fomentará la reducción progresiva de la carga contaminante en origen, potenciando el uso de las mejores técnicas disponibles.
- Desarrollar las infraestructuras previstas en los instrumentos de planificación y gestión para adecuar la situación de las aguas a las metas y objetivos de calidad que marca la normativa de las diferentes instituciones competentes en materia de saneamiento y depuración a partir de la aplicación en España de la Directiva Marco del agua.

### 3.2.3. Residuos

La generación y el tratamiento de los residuos es una de las principales preocupaciones ambientales para asegurar el desarrollo sostenible. De hecho, el sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente establece unos objetivos y ámbitos prioritarios de actuación sobre el uso y la gestión sostenibles de los recursos naturales y los residuos, y en esta línea, junto con la Estrategia comunitaria para la Gestión de Residuos se ha establecido la siguiente jerarquía a la hora de marcar las prioridades de gestión:

- Prevención de la generación de residuos y de sus efectos nocivos
- Fomentar la recuperación de los residuos mediante reciclado, reutilización o acondicionamiento
- Eliminación final en vertedero seguro, limitado a los residuos para los cuales no exista posibilidad de recuperación

En este marco, la gestión de residuos en España se basa en los principios recogidos en la Ley 10/98 de residuos, y tiene por objeto prevenir la producción de residuos, establecer sus sistemas de gestión y promover, por este orden, su reducción, reutilización, reciclado y otras formas de valorización.

En la actualidad está en fase de redacción el Plan Integral Nacional de Residuos, tras la finalización del periodo de vigencia de los Planes sectoriales que se han ido aprobando. En

este Plan se establecen los objetivos de gestión por tipología de residuos, así como las principales metas a alcanzar para los próximos años.

En función de la situación de gestión de los residuos, analizada en los apartados anteriores y de la normativa vigente, las directrices específicas en cuanto a la gestión y tratamiento de residuos son:

- Alcanzar una progresiva reducción global de los volúmenes de residuos generados, mediante estrategias de prevención de producción de residuos, mayor eficiencia en los recursos y un cambio hacia modelos de producción y de consumo más sostenibles. Incidir fundamentalmente en el volumen de residuos peligrosos producidos.
- Reducir la cantidad de residuos destinados a su eliminación en vertedero.
- Fomentar la reutilización de los residuos en origen, reduciendo el volumen de residuos a gestionar. Para ello es necesario incidir en los sistemas de gestión de las actividades productoras de dichos residuos.
- Actuar en la reducción de la peligrosidad de los residuos producidos.
- Dar preferencia a la recuperación y reciclado de materiales, considerando de hecho los residuos como una materia prima aprovechable.
- Asegurar que la eliminación de los productos de rechazo, una vez aplicados los sistemas de tratamiento más adecuados, se realice en condiciones de seguridad para la salud pública y el medio ambiente, según se establece en la normativa vigente.
- Promover que los residuos destinados a eliminación se traten lo más cerca posible del lugar donde se generaron, sin que esto suponga una menor eficacia de las operaciones de tratamiento.
- Favorecer aquellos modelos de gestión que garanticen la separación de los residuos según tipologías, fomentando además la responsabilidad del productor.
- Promover el desarrollo de tecnologías de reciclado y tratamiento de residuos respetuosas con el medio ambiente.

#### **3.2.4. Prevención de Riesgos**

Dentro de los riesgos ambientales, los incendios forestales están constituyendo uno de los factores más importantes sobre el mantenimiento de la biodiversidad al afectar a numerosos hábitats, además de considerar su repercusión sobre el desarrollo de los espacios forestales, con la vertiente económica que representa y la calidad de las aguas.

Ante la problemática generada por los incendios, la sociedad está reaccionando con un sentimiento creciente de preocupación, reacción que se traduce en la movilización por parte de la administración pública de importantes asignaciones económicas para incidir en la prevención, vigilancia y la extinción.

En este sentido, las acciones a abordar se encuadran dentro de las siguientes directrices:

- Establecer instrumentos de gestión forestal en materia de prevención, vigilancia y extinción, con el fin de disminuir el número de incendios y la superficie media y total anual incendiada.
- Tratar de eliminar los grandes incendios, considerando como aquellos que afectan a más de 100 ha, mejorando los medios de extinción.

### **3.2.5. Transporte urbano limpio**

Las acciones a abordar se dirigirán hacia las siguientes directrices:

- Desarrollar una gestión integrada del sistema de transporte urbano desde criterios de seguridad, calidad y eficiencia.
- Asegurar el desarrollo de un sistema integrado dentro de los principios de movilidad sostenible

## **3.3. ESTRATEGIA E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES**

### ***Marco Estratégico Nacional de Referencia***

El Marco Estratégico Nacional de Referencia (MENR) es uno de los instrumentos para la aplicación de las Orientaciones Estratégicas Comunitarias (OEC) en España. En este sentido, la definición de los Objetivos finales del Marco responde directamente a los establecidos en las Orientaciones. Todas las medidas de las OEC están atendidas por algún eje del MENR, y viceversa. El cuadro siguiente se detallan los objetivos y medidas de la Política de Cohesión y su correspondencia con el Marco Estratégico.

Objetivos y medidas de la Política de Cohesión

ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS COMUNITARIAS 2007-2013		MARCO ESTRATÉGICO NACIONAL DE REFERENCIA		
OBJETIVOS	MEDIDAS	FEDER/F. Cohesión		FSE
		CONVERGENCIA	COMPETITIVIDAD	
O.1. Convertir Europea en un lugar más atractivo para invertir y trabajar	O.1.1. Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte	Eje 4 FEDER Eje 1 y 4 del Programa FC-FEDER	Eje 3 FEDER Eje 1 del Programa FC-FEDER	
	O.1.2. Reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y crecimiento	Eje 3 FEDER EJE 2 del Programa FC-FEDER	Eje 2 FEDER EJE 2 del Programa FC-FEDER	
	O.1.3. Tratar el uso intensivo de las fuentes de energía tradicionales en Europa	Eje 4 FEDER	Eje 2 FEDER	
O.2. Mejorar los conocimientos y la innovación a favor del crecimiento	O.2.1. Aumentar y mejorar la inversión en I+D+i	Eje 1 FEDER	Eje 1 FEDER	
	O.2.2. Facilitar la innovación y promover la iniciativa empresarial	Eje 2 FEDER	Eje 1 FEDER	
	O.2.3. Promover la sociedad de la información para todos	Eje 1 FEDER	Eje 1 FEDER	
	O.2.4. Mejorar el acceso a la financiación	Eje 2 FEDER	Eje 1 FEDER	
O.3. Más y mejores empleos	O.3.1. Atraer a más personas para que se incorporen y permanezcan en el mercado laboral y modernizar los sistemas de protección social			Eje 2
	O.3.2. Mejorar la adaptabilidad de los trabajadores y las empresas y la flexibilidad del mercado laboral			Eje 1
	O.3.3. Aumentar la inversión en capital humano mejorando la educación y las calificaciones	Eje 6 FEDER		Eje 3
	O.3.4. Capacidad administrativa			Eje 5
	O.3.5. Ayudar a mantener una población activa sana	Eje 6 FEDER		Eje 2

Los ejes del Programa Operativo del Fondo de Cohesión-FEDER se enmarcan dentro del Objetivo 1 del Marco “Convertir Europea en un lugar más atractivo para invertir y trabajar”.

En relación con la medida 1.1, Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte, y si bien España ha avanzado notablemente en el desarrollo de su red de transportes, siguen existiendo carencias en la red ferroviaria y portuaria. Consecuentemente, las actuaciones del Programa, tanto en las regiones convergencia como en las regiones de competitividad dan prioridad a los proyectos de la Red RTE-T, tanto en comunicaciones por ferrocarril, como en el ámbito de las Autopistas del Mar.

En lo que respecta a la medida 1.2, reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y crecimiento, las inversiones se dirigirán al desarrollo de servicios ambientales; infraestructuras de tratamiento de residuos y aguas residuales; la gestión de recursos naturales; la descontaminación de tierras; y la protección contra determinados riesgos ambientales tanto en las regiones convergencia como en las competitividad. En las regiones competitividad, además, se fomentará el desarrollo de un transporte urbano más sostenible.

### Programa Nacional de Reformas

La Estrategia del PNR presenta 7 ejes prioritarios a los que se asignan objetivos estratégicos y secundarios. Además, el PNR incluye el objetivo transversal de “aumentar la eficacia energética y reducir las emisiones de CO2 desde el 40% actual hasta el 24% entre 2008 y 2012”, en clara consonancia con un enfoque sostenible de los procesos de desarrollo económico. A lo largo del PNR se desarrollan medidas y objetivos específicos y secundarios, destinadas a alcanzar estos objetivos y en su anexo se establecen las sinergias entre los ejes del PNR y las 24 Directrices Integradas para el crecimiento y el empleo. A continuación se relacionan los ejes prioritarios del MENR con la Estrategia del PNR y las Directrices.

#### Relación entre el PNR, las Directrices Integradas y el MENR

EJES PROGRAMA NACIONAL DE REFORMAS	24 DIRECTRICES INTEGRADAS	MARCO ESTRATEGICO NACIONAL DE REFERENCIA		
		FEDER/F. Cohesión		FSE
		CONVERGENCIA	COMPETITIVIDAD	
EJE 1: Refuerzo de la Estabilidad Macroeconómica y Presupuestaria	2, 3, 5, 6, 11, 15, 19 y 21			
EJE 2: El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y el Programa AGUA	7, 11, 14 y 16	Eje 4 FEDER Eje 1 y 4 del Programa FC-FEDER	Eje 3 FEDER Eje 1 del Programa FC-FEDER	
		Eje 3 FEDER Eje 2 del Programa FC-FEDER	Eje 2 FEDER Eje 2 del Programa FC-FEDER	
EJE 3: Aumento y mejora del capital humano	8, 9, 23 y 24	Eje 6 FEDER		Eje 3
EJE 4: La estrategia de I+D+i (INGENIO 2010)	7, 8, 9, 10 y 24	Eje 1 FEDER	Eje 1 FEDER	
EJE 5: Más competencia, mejor regulación, eficiencia de las Administraciones Públicas y competitividad.	2, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 y 16	Eje 7 FEDER	Eje 5 FEDER	Eje 5
EJE 6: Mercado de Trabajo y Diálogo Social	2, 4, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23			Eje 2
				Eje 1
EJE 7: Plan de Fomento Empresarial	2, 7, 8, 10, 13, 14 y 15.	Eje 2 FEDER	Eje 1 FEDER	Eje 1

Fuente: Elaboración propia a partir de documentos oficiales.

Nota: No se incluyen los ejes de “asistencia técnica” FEDER y FSE.

Los ejes del Programa Operativo del Fondo de Cohesión-FEDER se enmarcan dentro del Eje 2 del Programa Nacional de Reformas, que incluye el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y el Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (AGUA). La programación en materia de transportes contempla actuaciones incluidas en el PEIT principalmente en materia de alta velocidad ferroviaria y puertos. Por otra parte, la programación en materia de medio ambiente va en sus actuaciones más allá de los recursos hídricos (Plan AGUA), e incluye el tratamiento de residuos y suelos contaminados, o preservación de la biodiversidad.

## **CAPITULO IV: EJES PRIORITARIOS Y DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES**

### **4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN**

Para las actuaciones de **transportes** se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

1. **Prioridades de la Comisión:** en el artículo 2.1. a) del Reglamento (CE) nº 1084/2006 del Consejo por el que se crea el Fondo de Cohesión, se establece que la ayuda del Fondo se destinará a las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) y en particular los proyectos prioritarios de interés europeo definidos en la Decisión 1692/96/CE, Decisión modificada en último lugar por la nº 884/2004/CE. De la misma forma, el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1080/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo establece que el FEDER, centrará su ayuda en temas prioritarios y contribuirá a las inversiones en infraestructuras

En el Consejo europeo de Gotemburgo de 2001 se pidió a las instituciones comunitarias que adoptaran unas nuevas orientaciones relativas a la RTE-T al efecto de dar prioridad a las inversiones en transporte ferroviario y marítimo debido a que son modos menos dañinos para el medio ambiente.

De los 8 apartados que recogen las prioridades en el artículo 5 de la Decisión 884/2004/CE (proyectos RTE-T), en el primero se recoge la terminación de los tramos pendientes, completar los grandes ejes y mejorar su interoperabilidad. En el segundo apartado se recogen la realización de infraestructuras para facilitar a las regiones insulares y/o enclavadas el enlace con las zonas centrales. En los tercero y cuarto apartados se recogen las medidas necesarias para potenciar la interoperabilidad y para favorecer la navegación. En el anexo III de la citada decisión se relacionan los proyectos prioritarios cuyo inicio está previsto para antes de 2010. Los proyectos prioritarios de los que forman parte las inversiones susceptibles de ser seleccionadas para ser financiadas en el marco de este programa operativo son los siguientes:

Proyecto nº 3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa:

- Lisboa/Oporto/Madrid
- Madrid/ Barcelona
- Barcelona/ Figueras/ Perpiñán
- Madrid/Vitoria/Irán/Hendaya

Proyecto nº 16. Eje Ferroviario de Mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París :

- Nuevo Eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos

Proyecto nº 19. Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica:

- Madrid/Andalucía
- Noreste
- Madrid/Levante y Mediterráneo
- Corredor norte/noroeste, incluido Vigo-Oporto
- Extremadura

Proyecto nº 21. Autopistas del mar

- Autopista de Europa Occidental que enlaza Portugal y España, a través del arco atlántico, con el mar del norte y mar de Irlanda

- Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia e Italia, incluida Malta y empalma con la autopista marítima de Europa Sudoriental

Como se puede comprobar en la relación de grandes proyectos seleccionados, pertenecen no sólo a la Red Transeuropea de Transportes sino, además, a los proyectos prioritarios indicados.

La mayor parte de las fases de los proyectos seleccionados forman parte proyectos ya financiados por el Fondo de Cohesión en el periodo 2000/2006, como es el caso de las líneas de alta velocidad ferroviaria Madrid- Levante y Madrid- Valladolid. Se ha procurado seleccionar fases de proyectos ya iniciados en el periodo pasado con el fin de continuar con los trabajos y completar su ejecución y puesta en servicio en algún caso a corto plazo, como se espera ocurra en el tramo Madrid- Valladolid, del proyecto prioritario nº 3.

2. **Cumplimiento de la senda de financiación:** En los 2 primeros años se deberá certificar el 62% de la ayuda correspondiente a todo el periodo en conjunto para proyectos de transportes y de medio ambiente. Además, si la distribución sectorial del grado de ejecución de los proyectos se mantiene similar al periodo pasado, el gasto a certificar en los proyectos de transportes en los primeros años deberá superar a los de medio ambiente para poder cumplir la senda. Por ello, una gran parte de los proyectos seleccionados se encuentran en marcha, bien en fase de contratación con el fin de poder cumplir con la senda financiera.

Para las actuaciones de **medio ambiente** se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Cumplimiento de los Reglamentos que regulan el Fondo de Cohesión
- Las actuaciones deberán ayudar a cumplir uno o varios de los objetivos de los Marcos Estratégicos nacionales materializados a partir de los Planes Nacionales de Residuos, de Calidad de las Aguas: Saneamiento y Depuración, Plan Hidrológico Nacional, Planes de Cuenca (algunos de ellos ya aprobados y otros en fase de aprobación), la Estrategia Española para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica, Estrategia Forestal Española, Programa de Acción Nacional contra la Desertificación o Programa AGUA, así como en sus correspondientes Planes de rango autonómico que se elaboren. En definitiva, deben estar encuadradas en algún Plan o Programa estratégico.
- Actuar en aquellas zonas donde las necesidades sean más urgentes.
- La madurez de los proyectos prioritarios que en coordinación con los proyectos de transporte permitan cumplir la senda de financiación.

## 4.2. EJES Y ACTUACIONES

### Eje 1. TRANSPORTES (RTE) FONDO DE COHESIÓN

Las diversas carencias determinan los objetivos y prioridades para continuar el proceso de convergencia en materia de transporte con la Unión Europea, sin embargo el Fondo de Cohesión concentrará sus esfuerzos en la mejora de las infraestructuras en puertos y la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones, en relación con las inversiones previstas en el Plan

Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) y en el propio PNR.

Las metas estratégicas del Marco Estratégico Nacional de Referencia de España 2007–2013 (MENR) en este sentido, y de manera coherente con las previstas para las actuaciones de transporte del FEDER, son las siguientes:

*Indicadores estratégicos en relación con el transporte*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Dotación de líneas férreas (Km / 1.000 Km <sup>2</sup> )	25,4 (2005)	35
Tráfico de buques en puertos (cabotaje y exterior) en toneladas respecto a población	9	11,5

*Indicadores estratégicos relativos a las prioridades transversales en relación con el transporte*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Evolución de emisiones de gases efecto invernadero (% respecto a 1990 (1990=100))	145,6 (2004)	124
Igualdad de género	No procede	

El PEIT establece el marco racional en relación al cual se desarrollarán las siguientes tipologías de gasto:

Categoría de gasto		Fondo Cohesión	Contribuye a la estrategia de Lisboa
Nº	Descripción		
17	Ferrocarril (RTE-T)	√	Sí
27	Transporte multimodal (RTE-T)	√	Sí
28	Sistemas de transporte inteligentes (RTE-T)	√	Sí
30	Puertos	√	Sí

ACTUACIONES EN TRANSPORTES

**1. Alta Velocidad Ferroviaria**

Se continúa con el esfuerzo inversor en el conjunto del sistema ferroviario de alta velocidad en condiciones adecuadas de servicio e interoperabilidad cumpliendo las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) en principio a través de las siguientes actuaciones:

**1) Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. Madrid – Castilla-La Mancha - Comunidad Valenciana – Región de Murcia.**

Construcción de la plataforma de algunos subtramos del Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. Madrid – Castilla-La Mancha Comunidad Valenciana – Región de Murcia.

**2) Línea de alta velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián (Tramo: Vitoria - Bilbao. Plataforma)**

Construcción de la plataforma de algunos de los subtramos del tramo Vitoria – Bilbao de la Línea de alta velocidad Vitoria – Bilbao – San Sebastián que forma parte del tramo Madrid - Vitoria – Irún / Hendaya - Dax del proyecto prioritario nº3.

**3) Línea de alta velocidad Madrid – Asturias. Variante de Pajares. Suministro de materiales y montaje de vía e instalaciones del tramo Túneles de Pajares – Pola de Lena y Plataforma de los subtramos La Robla – Túneles de Pajares y Túneles de Pajares – Sotiello – Campomanes – Pola de Lena.**

Construcción de la plataforma de los subtramos La Robla – Túneles de Pajares, Túneles de Pajares – Sotiello, Sotiello – Campomanes y Campomanes – Pola de Lena del tramo La Robla – Pola de Lena y el suministro de materiales y montaje de vía e instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tramo Túneles de Pajares – Pola de Lena ubicado en el Principado de Asturias, de la Variante de Pajares perteneciente a la Línea de alta velocidad a Asturias.

**4) Línea de alta velocidad Madrid – Segovia – Valladolid. Diversas actuaciones de Plataforma, vía e instalaciones.**

Ejecución de diferentes actuaciones tanto en plataforma como en vía e instalaciones que permiten la salida de la estación de Chamartín y la entrada en Valladolid de la Línea de alta Velocidad Madrid – Segovia – Valladolid, así como las instalaciones de los tramos Madrid-Segovia y Valdestillas - Valladolid.

**5) Línea de alta velocidad Valladolid – Burgos – Vitoria. Plataforma, vía e instalaciones.**

Construcción de la línea Valladolid – Burgos – Vitoria (plataforma, suministro de materiales y montaje de vía e instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones), que forma parte del tramo Madrid - Vitoria – Irún / Hendaya - Dax del proyecto prioritario nº 3.

**6) Línea de alta velocidad de acceso a Galicia. Tramo Ourense – Santiago de Compostela. Plataforma.**

Construcción de una nueva línea de doble vía y ancho de vía internacional con el fin de mejorar los tiempos de viaje así como la capacidad, regularidad y fiabilidad de la circulación.

## 2. Puertos

Las actuaciones en principio serán:

### 1) Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira. 2ª Fase

Dentro de las obras que será necesario acometer, previsiblemente estarán los muelles y atraques de líquidos en Punta Langosteira, obras denominadas como fase II de la actuación.

### 2) Terminal de contenedores en Bouzas

La Autoridad Portuaria de Vigo se propone desarrollar en la zona de Bouzas una nueva terminal de contenedores, para lo cual sería necesario ejecutar nueva línea de atraque al Norte de la explanada existente y adscribir 300.000 m<sup>2</sup> de la actual superficie dedicada a ro-ro y automóviles a los tráficos de contenedores.

En principio, la ampliación se realizaría en tres etapas, teniendo previsto ejecutar con cargo al Fondo de Cohesión la primera de ellas que consistirá en la habilitación de 700 metros lineales de muelle, equivalente a dos atraques.

### 3) Puerto de Granadilla. Obras de abrigo

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife, con sus instalaciones actuales, se encuentra en el momento presente saturado en lo que posibilidad de absorción de tráficos se refiere, y muy especialmente en lo referente al tráfico de contenedores.

En base a este planteamiento surge el proyecto de construcción de un nuevo puerto en la isla de Tenerife, para lo que se elige la ubicación de Granadilla de Abona, que sirva por una parte para descongestionar el puerto de Santa Cruz de Tenerife, trasladando parte de sus tráficos (los mejor posicionados en cuanto a ubicación origen/destino dentro de la isla), además de para captar los nuevos tráficos que potencialmente se pudiesen desarrollar en la isla. Además de lo anterior, el desarrollo de una nueva zona industrial y logística a desarrollar en Granadilla, en terrenos anexos a los que ocupará el puerto, implicará la generación de nuevos tráficos industriales asociados, tales como gas, graneles sólidos, etc.

Como primera actuación, se debe proceder a la ejecución de un dique exterior de abrigo con una longitud aproximada de 3,5 km.

### 4) Nuevo dique y dársena de la Esfinge en el puerto de Las Palmas

Los puertos canarios deben incrementar su competitividad mediante la generación de nuevas infraestructuras que permitan dar servicio al desarrollo previsible de la demanda, particularmente significativos en lo que se refiere a los aspectos logísticos ligados a la mercancía general y al tránsito de contenedores. Todo ello sin perder de vista la necesidad de atender los tráficos de abastecimiento o exportación que se generan en las propias islas.

Para ello, y dado que las instalaciones portuarias en su configuración actual han alcanzado su máximo desarrollo, resulta necesaria la generación de nuevas superficies abrigadas (en primera fase) donde posteriormente desarrollar las terminales propiamente dichas de manipulación de mercancías a través de la ejecución del dique exterior y un nuevo muelle de contenedores en el puerto de Las Palmas.

#### **5) Ampliación Norte del Puerto de Valencia y otras actuaciones en los Puertos de la Comunidad Valenciana**

El previsible desarrollo del tráfico de contenedores en el Mediterráneo hará que, previsiblemente, el puerto de Valencia (según cálculos incluidos en su Plan Director) alcance un tráfico equivalente a su capacidad máxima operativa en el entorno del año 2012. Este hecho hace necesario que para dicha fecha se cuente con instalaciones suficientes que permitan absorber este nivel de demanda.

Dado que las actuales instalaciones al abrigo de los diques existentes han alcanzado su máximo nivel de desarrollo, la Autoridad Portuaria se plantea un crecimiento exterior del puerto, para lo cual, como primer paso, se debe ejecutar un nuevo dique en la zona norte del puerto. Esta obra tendría una longitud aproximada de 3,4 km y permitiría abrigar 130 ha de superficie de agua donde se ubicarían las futuras terminales de contenedores, a ejecutar por fases a medida que la demanda lo fuese necesitando.

Por otra parte, en los puertos de Alicante, Castellón y Valencia, el esfuerzo de generación de desarrollo de nuevas obras de abrigo que recientemente han realizado, o tienen próximo a iniciar, los puertos valencianos se debe ver seguido de la generación de nuevas estructuras de atraque (muelles) y explanadas terrestres que permitan atender estos incrementos de demanda, tanto en lo que se refiere a volumen global de tráfico como a tamaño de los buques.

#### **6) Ampliación del Puerto de Gijón. 2ª Fase.**

Las obras de ampliación del puerto de Gijón se encuentran actualmente en ejecución.

Dada la magnitud y complejidad técnica de las obras, que suponen la ejecución de un dique de prácticamente 4 km de longitud, en una zona de gran profundidad y en unas condiciones extremadamente "duras" de clima marítimo, es previsible que a lo largo de la ejecución de las mismas surjan complicaciones que impliquen modificaciones en la definición de las obras, e incluso incrementos de alcance, siempre que cumplan lo establecido en el artículo 39 del Reglamento 1083/2006 del Consejo.

#### **7) Mejora de la capacidad portuaria en los Puertos de Avilés y Gijón**

Incremento de competitividad de las instalaciones portuarias, mediante un aumento de su capacidad (generación de nuevos muelles y superficies de explanadas), tanto desde un punto de vista de incremento del volumen de tráfico como para dar servicio a buques de mayor porte.

Los puertos asturianos movieron en 2005 una cifra cercana a los 27 millones de toneladas, en su mayor parte graneles sólidos ligados al funcionamiento de la industria en la región. Las instalaciones portuarias actuales para este tipo de mercancías se encuentran cercanas a alcanzar su nivel de saturación, estando previsto que estos tráficos crezcan hasta superar

los 30 millones de toneladas a principios de la próxima década, lo que hace necesario la ejecución de nuevos muelles que permitan atender esta demanda.

### 8) Nuevas instalaciones en el Puerto de Melilla

En los próximos años, será necesario realizar actuaciones complementarias a las que se están llevando a cabo en la actualidad con el fin de mejorar las instalaciones, básicamente ligadas a pasajeros.

### 3. Listado Indicativo de Grandes Proyectos

GESTOR	PROYECTO
ADIF	Nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid- Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana- Región de Murcia. 2ª Fase
ADIF	Línea de Alta Velocidad Vitoria- Bilbao- San Sebastián. Tramo Vitoria-Bilbao (Plataforma)
ADIF	Línea de Alta Velocidad Madrid – Asturias. Variante de Pajares. Suministro de materiales y montaje de vía e instalaciones del tramo Túneles de Pajares – Pola de Lena y Plataforma de los subtramos La Robla – Túneles de Pajares y Túneles de Pajares – Sotiello – Campomanes – Pola de Lena.
ADIF	Línea de Alta Velocidad Valladolid- Burgos- Vitoria. Plataforma, Vía e Instalaciones
ADIF	Línea de Alta Velocidad Madrid- Segovia- Valladolid. Plataforma, Vía e Instalaciones.2ª Fase
Ministerio de Fomento o Entidades dependientes	Línea de Alta Velocidad de acceso a Galicia. Tramo Ourense-Santiago de Compostela. Plataforma
Autoridad Portuaria de A Coruña	Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. 2ª Fase
Autoridad Portuaria de Vigo	Terminal de contenedores en Bouzas
Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife	Puerto de Granadilla. Obras de abrigo
Autoridad Portuaria de Valencia	Ampliación Norte del puerto de Valencia
Autoridad Portuaria de Gijón	Ampliación del Puerto de Gijón. 2ª Fase
Autoridad Portuaria de Las Palmas	Nuevo dique y dársena de la Esfinge en el puerto de Las Palmas

## EJE 2. MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El Programa Nacional de Reformas contempla en uno de sus ejes (correspondiente al Plan A.G.U.A.) la necesidad de elevar la calidad del agua destinada a consumo humano y aumentar el porcentaje de agua residual utilizada. Se trata por tanto de garantizar el uso sostenible mejorar la capacidad de saneamiento y depuración al tiempo que se mejoran los sistemas de abastecimiento.

En base a lo anterior, los objetivos estratégicos planteados en el MENR son los siguientes:

*Indicadores estratégicos en relación con el medio ambiente y el desarrollo sostenible*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Residuos recogidos selectivamente / total de residuos recogidos (%)	30,11 (2004)	50
Pérdidas de agua / total de agua distribuida (%)	21,8 (2004)	16,6
Volumen de agua reutilizada (m3/habitante/día)	0,025 (2004)	0,027
Volumen de aguas residuales tratadas (m3/habitante/día)	0,20 (2003)	0,24
Evolución de emisiones de gases efecto invernadero (% respecto al año base (1990 para CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> y N <sub>2</sub> O; 1995 para gases fluorados)	147,87 (2004)	Aumento de un 37% (hasta 137) como media en el quinquenio 2008-2012 (Datos del PNA 2008-2012).
Superficie en riesgo alto y muy alto de desertificación (% sobre sup. total)	31,49 (2003)	Estabilización
Superficie media quemada respecto del total como consecuencia de incendios forestales en los últimos cinco años (%)	0,003 (2004)	0,002

Además, se establecen indicadores estratégicos propios del Programa Operativo del Fondo de Cohesión-FEDER:

*Indicadores estratégicos en relación con el medio ambiente y el desarrollo sostenible del PO*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Volumen de agua abastecida en litros/habitante/día	258 (2003)	262
% de población equivalente con tratamiento de depuración de aguas residuales	86% (2004)	91%
Tarifas medias para servicios de abastecimiento urbano de agua	0,75 €/m <sup>3</sup>	Recuperar el coste del servicio
Tarifas medias para servicios de abastecimiento urbano de agua	0,43 €/m <sup>3</sup>	Recuperar el coste del servicio
Servicio de riego total del agua por superficie en las cuencas intercomunitarias	263,54 €/ha	Recuperar el coste del servicio
	0,0514 €/m <sup>3</sup>	Recuperar el coste del servicio

Además, teniendo en cuenta que en España el porcentaje de agua consumida dedicado a la agricultura es del 66% sobre el total, se ha puesto en marcha un plan de urgencia según se establece en el Real Decreto 287/2006, de 10 de marzo, por el que se regulan las obras urgentes de mejora y consolidación de regadíos, con objeto de obtener un adecuado ahorro de agua que palie los daños producidos por la sequía. Este plan actuará en una superficie de 866.898 hectáreas, obteniendo a su vez un ahorro de agua anual estimado en 1.162 Hm<sup>3</sup> (3.486 Hm<sup>3</sup> en tres años: objetivo 2010).

*Indicadores estratégicos relativos a las prioridades transversales en relación con el medio ambiente*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Igualdad de género	No procede	

La situación actual del medio ambiente requiere actuaciones que permitan mejorar la posición en la gestión y uso del agua y del aire, así como del tratamiento de residuos urbanos. Además, es necesaria la ejecución de determinadas infraestructuras que contribuyan al desarrollo armónico y sostenible del territorio. Así, se plantean las siguientes categorías de gasto:

Categoría de gasto		Fondo de Cohesión	Contribuye a la estrategia de Lisboa
Nº	Descripción		
44	Gestión de residuos domésticos e industriales	√	
45	Redes de distribución de agua potable	√	Sí
46	Saneamiento y depuración de aguas residuales	√	Sí
48	Prevención, control y reducción de la contaminación	√	
50	Protección y regeneración del entorno natural	√	
51	Promoción y protección de la biodiversidad (incluyendo NATURA 2000 Y Directiva HABITAT)	√	
52	Promoción de un transporte urbano limpio	√	Sí
53	Prevención de riesgos, incluido la elaboración y aplicación de planes y medidas para prevenir y gestionar los riesgos de origen natural y tecnológico	√	
54	Otras medidas para preservar el medio ambiente y prevenir riesgos	√	

## ACTUACIONES EN MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

### **1. Abastecimiento**

#### **1.1. Administración General del Estado**

Dentro de las actuaciones a ejecutar por parte del Ministerio de Medio Ambiente se encuentran las iniciativas del Programa de Actuaciones para la Gestión y Utilización del Agua (Programa AGUA), con él se quieren resolver los problemas que subsisten en el ámbito del agua en materia de abastecimiento a la población y suministro a las actividades productivas, garantizando la disponibilidad de recursos hídricos en cantidad y calidad adecuados.

El agua no es un bien comercial como los demás, sino un patrimonio que hay que proteger, defender y tratar como tal. El cambio de enfoque en la política del agua implica tomar en consideración los aspectos económicos, sociales, territoriales y ambientales, para adoptar soluciones duraderas y responsables, acordes con la sostenibilidad del desarrollo. Además, hay que tener en cuenta el estado, la cantidad y la calidad de las aguas, en relación con los condicionantes naturales y las tensiones inducidas. Por otro lado, es necesario considerar los riesgos del uso del agua en la seguridad y la salud de los ciudadanos.

Se pretende satisfacer las necesidades de abastecimiento a la población y los suministros a las actividades económicas, considerando las previsiones de demanda a largo plazo, con independencia de los condicionantes de orden climatológico. Se persigue la garantía ambiental para los ecosistemas asociados al agua. Se trata también de resolver gradualmente determinados problemas de gestión.

Se considerará incluso el impacto de la sequía en determinadas épocas del año que obliga a los poderes públicos a llevar a cabo actuaciones tendentes a eliminar los estrangulamientos que todavía existen, mejorando la calidad del agua y modernizando las instalaciones y redes de distribución

#### *Objetivos prioritarios:*

- Promover una política de gestión del agua que no sea un factor limitante para un desarrollo sostenible, asegurando incluso la disponibilidad de recursos hídricos, aunque en caso de sequías.
- Garantizar el suministro de agua potable a las poblaciones en adecuadas condiciones higiénicas y satisfacer la demanda de determinadas actividades económicas.
- Combinar el uso de aguas superficiales, subterráneas y marítimas.
- Corregir la sobreexplotación y contaminación de determinados acuíferos, tanto por focos de contaminación directa como difusa.
- Sustituir la política centrada en la construcción de obras hidráulicas por otra más atenta a la gestión, en orden a la utilización eficiente y productiva del agua, implicando incluso a la población a través de medidas de sensibilización.

*Descripción de las actuaciones:*

Se llevarán a cabo actuaciones de construcción, mejora y modernización de infraestructuras para el abastecimiento a la población, obtención de nuevos recursos hídricos, prevención y control de riesgos hidrológicos, mejora ambiental de sistemas hídricos, información, participación y control.

Los proyectos consisten en la construcción o ampliación de plantas desalinizadoras, embalses, conducciones y otras infraestructuras de abastecimiento y potabilización de agua para las poblaciones, incluyendo conducciones, captaciones, estaciones de bombeo y la modernización y mejora de las instalaciones existentes. Algunas de las infraestructuras que se contemplan permitirán el suministro de agua que satisfaga la demanda de determinadas actividades económicas.

*Localización indicativa de las actuaciones:*

Andalucía, Cataluña, Asturias, Murcia, Ceuta y Castilla y León.

## **1.2. Comunidades Autónomas**

*Objetivos prioritarios:*

- Mejora y modernización de la infraestructura hidráulica y de los sistemas de previsión, vigilancia, control y medida.
- Promover un uso racional del agua, fomentando el ahorro del recurso entre la población.
- Disminución de las pérdidas de agua y anticipación en las roturas, reduciendo los efectos producidos.
- Adaptar la producción de agua a la demanda, optimizando los recursos hídricos y disminuyendo el consumo de energía utilizada.
- Reordenar el uso de los recursos hídricos, optimizando la utilización en cada momento en función de las necesidades.

*Descripción de las actuaciones:*

- Actuaciones de mejora y modernización de la red para mantenerlas en perfecto estado de funcionamiento.
- Realización de nuevas conducciones de abastecimiento hasta depósitos existentes.
- Actuaciones de recuperación y protección de acuíferos.
- Instalación de sistemas de control de la capacidad de bombeo, evitando la sobreexplotación de los acuíferos.
- Mejora de las instalaciones eléctricas y sustitución de bombas obsoletas de levado consumo de energía eléctrica.
- Realización de campañas de sensibilización sobre el consumo de agua entre los usuarios.

*Localización indicativa de las actuaciones:*

Castilla y León, Andalucía, Ceuta y Melilla.

### 1.3. Entes locales

A pesar de que los niveles de servicio del abastecimiento de agua a la población han experimentado un importante avance durante el periodo 2000-2006, todavía se producen algunas deficiencias debido fundamentalmente al rápido incremento de la población y a la obsolescencia de las redes de distribución. Por tanto, es necesario continuar con las acciones de financiación para corregir dichas deficiencias.

*Objetivos prioritarios:*

- Garantizar el suministro de agua potable a la población en adecuadas condiciones higiénicas y sanitarias.

*Descripción de las actuaciones:*

- Infraestructuras asociadas al servicio de abastecimiento y potabilización de agua para las poblaciones, incluidas conducciones, depósitos y estaciones de bombeo e instalaciones de tratamiento.
- Desarrollo de campañas de sensibilización para asegurar que se haga un uso adecuado del agua, reduciendo los niveles de consumo.

*Localización indicativa de las actuaciones:*

Grandes ayuntamientos en regiones de competitividad.

## 2. Saneamiento y Depuración

En función de los objetivos de depuración previstos en la Directiva 91/271/CEE, el Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales programó una serie de actuaciones cuyos plazos coincidían con los establecidos en la Directiva.

La disposición adicional séptima de la Ley 11/2005, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, establece que el Gobierno, previo consenso con las Comunidades Autónomas, llevará a cabo la revisión del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración. El precedente de esta disposición es el Plan de Saneamiento y Depuración 1995-2005.

En este marco se está elaborando el Plan Nacional de Calidad de las Aguas: Saneamiento y Depuración que cubrirá el periodo 2007-2015, tomando como referencia los objetivos ambientales de la Directiva 2000/60/CE, denominada como Directiva Marco del Agua, en el año 2015. Se pretende que todas las masas de agua, ya sean continentales, costeras o de transición, alcancen un buen estado en esa fecha.

Su objetivo fundamental es contribuir a satisfacer las necesidades actuales no cubiertas y las futuras en materia de saneamiento y depuración de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales. Teniendo en cuenta la distribución de competencias en estos ámbitos, el Plan Nacional coordinará los diferentes Planes autonómicos con las actuaciones declaradas de interés general del Estado.

En este marco, las actuaciones que se desarrollen en el marco del Fondo de Cohesión contribuirán a poner en marcha sistemas de saneamiento y depuración de aguas que

garanticen un tratamiento adecuado desde el punto de vista técnico y medioambiental, teniendo en cuenta la normativa comunitaria.

## 2.1. Administración General del Estado

Dentro de las actuaciones a ejecutar por parte del Ministerio de Medio Ambiente se contemplan todas aquellas que resultan necesarias para garantizar el cumplimiento de la Directiva 91/271/CEE y de la Directiva Marco del Agua a partir de proyectos relacionados con la nueva declaración de zonas sensibles; estaciones depuradoras de aguas residuales o remodelación o ampliación de las existentes; tanques de tormenta; saneamiento, colectores, etc.

### *Objetivos prioritarios:*

- Asegurar que en el año 2015, como plazo establecido por la Directiva Marco del Agua, todas las masas de agua, ya sean continentales, costeras o de transición, alcancen un buen estado ecológico.
- Garantizar la aplicación de sistemas de tratamiento de aguas residuales adecuados tanto desde aspectos técnicos como ambientales, en función de la normativa vigente.
- Contribuir a partir de las medidas de saneamiento y depuración al desarrollo sostenible.
- Asegurar que el agua utilizada se devuelve al sistema de caudales en adecuadas condiciones sanitarias y de calidad.

### *Descripción de las actuaciones:*

Las actuaciones en materia de saneamiento y depuración de aguas residuales son infraestructuras de carácter medioambiental y constituyen una prioridad de la política medioambiental de España. En concreto, porque contribuyen al objetivo del desarrollo sostenible al tratarse de un factor de ahorro de agua, en la medida que se devuelven al sistema caudales en adecuadas condiciones de calidad y sanitarias. En algunos casos la contribución se produce a través de la reutilización del agua tratada para determinados usos específicos como el riego de espacios verdes públicos o la recuperación de acuíferos sobreexplotados.

Las actuaciones comprenden redes de saneamiento y depuración de aguas residuales, plantas depuradoras, así como sistemas de reutilización de aguas depuradas.

### *Localización indicativa de las actuaciones:*

Andalucía, Cataluña, Asturias, Melilla, Castilla y León, Madrid y Galicia

## 2.2. Comunidades Autónomas

### *Objetivos prioritarios:*

- Impulsar las actuaciones de saneamiento y depuración de aguas residuales para dar cumplimiento a la normativa vigente, y en especial actuar en aquellas zonas de especial incidencia como espacios naturales y zonas turísticas.
- Mejorar el rendimiento de la depuración actual en instalaciones ya existentes, con el fin de asegurar la eliminación eficaz de los elementos contaminantes.
- Asegurar una adecuada calidad de las aguas en los ríos para asegurar el cumplimiento de las directrices comunitarias, y en especial, asegurar la protección de la calidad ecológica de las aguas de la cabecera de los ríos.
- Asegurar la calidad de las aguas costeras, con el fin de proteger las aguas litorales.
- Valoración agrícola y ambiental de los lodos de depuradora.
- Asegurar que el agua utilizada se devuelve al sistema de caudales en adecuadas condiciones sanitarias y de calidad.

*Descripción de las actuaciones:*

- Construcción de depuradoras de aguas residuales (EDARs)
- Finalizar el saneamiento completo de algunas cuencas fluviales
- Ampliación y acondicionamiento de plantas de depuración existentes para aplicar tratamientos terciarios
- Construcción de colectores y emisarios

*Localización indicativa de las actuaciones:*

Castilla y León, Asturias, Murcia, Ceuta y Andalucía

### **2.3. Entes locales**

La aplicación de actuaciones en el marco del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración todavía no han cubierto las exigencias de la Directiva 91/271/CEE. Además, a partir de las modificaciones de las zonas sensibles y de las exigencias de la Directiva Marco del Agua, es necesario mejorar los sistemas de tratamiento para asegurar unas condiciones de vertido adecuadas con el medio receptor.

*Objetivos prioritarios:*

- Garantizar la aplicación de sistemas de tratamiento de aguas residuales adecuados tanto desde aspectos técnicos como ambientales, en función de la normativa vigente.

*Descripción de las actuaciones:*

Infraestructuras asociadas al servicio de tratamiento y depuración de las aguas residuales generadas, incluidos colectores y estaciones de tratamiento.

*Localización de las actuaciones:*

Grandes ayuntamientos en regiones de competitividad.

### 3. Residuos

La gestión integral de los residuos urbanos, industriales y especiales, con particular atención a los residuos peligrosos, constituye uno de las principales vías para asegurar la protección del medio ambiente.

#### 3.1. Administración General del Estado

Las actuaciones a ejecutar por parte del Ministerio de Medio Ambiente se enmarcan dentro de la realización de proyectos que puedan incidir en la protección del medio ambiente, en especial en las aguas superficiales y subterráneas, mediante la gestión integral de residuos urbanos, industriales y especiales, con particular atención a los residuos peligrosos. Mediante la adecuada gestión integral de residuos se pretende eliminar el riesgo para la población próxima a los ámbitos de actuación y la posible incidencia sobre masas de agua y ecosistemas existentes. De esta manera la realización de los proyectos incluidos en esta actuación será acorde con los criterios fijados por la Directiva Marco del Agua.

##### *Objetivos prioritarios:*

- Desarrollar un sistema de gestión integral de residuos para eliminar el riesgo para la población próxima a los ámbitos de actuación y la posible incidencia sobre masas de agua y ecosistemas existentes.

##### *Descripción de las actuaciones:*

Los proyectos que se engloban dentro de esta actuación van encaminados a la inmovilización, el confinamiento o la retirada de productos contaminantes y de residuos o sedimentos contaminados como es el caso del embalse de Flix.

Las actividades necesarias para conseguir los objetivos mencionados son muy variadas ya que en función de la naturaleza del residuo contaminante o contaminado se precisarán actuaciones diferentes. En cualquiera de los casos estas actuaciones incluyen: las extracciones de los residuos y de los focos de contaminación, los tratamientos necesarios para reducir o eliminar la contaminación, la adecuación de vertederos, bien sean de carácter temporal o definitivo, y, si así se requiriera, el correcto transporte de los residuos.

Todas estas actuaciones se desarrollarán siguiendo los principios de prevención del deterioro del medio ambiente, la mejora y restauración del estado de las masas de agua superficiales y subterráneas, alcanzando un buen estado cuantitativo y cualitativo, la reducción de la contaminación debida a los vertidos y emisiones de sustancias peligrosas y la preservación de zonas protegidas.

##### *Localización indicativa de las actuaciones:*

Cataluña

### 3.2. Comunidades Autónomas

#### *Objetivos prioritarios:*

- Reducir la generación de residuos
- Fomentar la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de los residuos, a fin de reducir el vertido final de los mismos.
- Minimizar los riesgos y efectos para el medio ambiente y la salud de las personas que se derivan de la gestión de los residuos, tanto en lo referido a impactos directos de los residuos como aquellos indirectos derivados de su gestión.
- Desarrollar la planificación regional en materia de residuos.
- Optimizar los sistemas de recogida selectiva de residuos.
- Recuperar zonas afectadas por antiguos vertederos, procediendo a su sellado.
- Evitar la contaminación de suelos, aguas y aire a partir de un sistema de gestión adecuado.

#### *Descripción de las actuaciones:*

Se realizarán inversiones en el sellado de vertederos de residuos urbanos, la mejora de los sistemas de tratamiento y de transporte, la construcción de plantas de recuperación y compostaje. Asimismo, se completarán los sistemas de gestión con estaciones de transferencia y puntos limpios y se realizarán mejoras en vertederos en explotación y en vertederos clausurados mediante instalaciones de aprovechamiento del biogás producido.

#### *Localización indicativa de las actuaciones:*

Castilla y León, Murcia, Melilla, Ceuta y Andalucía.

### 3.3. Entes locales

La gestión de los residuos urbanos ha mejorado mucho durante el periodo 2000-2006, aunque los niveles de generación por habitante y año siguen un crecimiento progresivo, por lo que es necesario seguir adecuando las instalaciones existentes a las exigencias normativas, reduciendo los niveles de eliminación en vertedero y favoreciendo las medidas de reciclaje y recuperación.

#### *Objetivos prioritarios:*

- Garantizar que el sistema de gestión de los residuos urbanos sea acorde con las existencias ambientales y de salud pública, incidiendo en medidas de sensibilización para reducir los niveles de generación.

#### *Descripción de las actuaciones:*

- Infraestructuras asociadas al servicio de tratamiento, reutilización y valorización de los residuos urbanos, incluyendo los envases.
- Desarrollo de campañas de sensibilización dirigidas a la reducción de los residuos generados, cumpliendo con el primer principio de todo sistema de gestión.
- Actuaciones asociadas a la recuperación ambiental de zonas degradadas por los efectos de una inadecuada gestión de los residuos.

*Localización de las actuaciones:*

Grandes ayuntamientos en regiones de competitividad.

#### **4. Prevención de Riesgos**

Uno de los principales riesgos ambientales los constituyen los incendios forestales que inciden de forma muy negativa sobre el medio ambiente ya que alteran los ecosistemas, afectan a la biodiversidad, además de que al eliminar la vegetación que protege el suelo se aceleran los procesos de erosión, y por tanto se propicia el aumento del riesgo de desertización.

Por otro lado, los incendios también pueden ser los causantes de importantes pérdidas económicas.

Algunos incendios se deben a causas accidentales difíciles de prevenir (por ejemplo, tormentas acompañadas de aparato eléctrico); otros en cambio, se deben a la acción del hombre.

#### **Administración General del Estado**

Las actuaciones a ejecutar por parte del Ministerio de Medio Ambiente se enmarcan dentro de las medidas preventivas de la política forestal y de la gestión de bosques, aunque cuando se producen los incendios es necesario neutralizarlos y aminorar sus consecuencias mediante el empleo de medios adecuados. En paralelo a estas medidas es preciso fortalecer las campañas de sensibilización para reducir el número de incendios forestales, implicando más a la ciudadanía.

*Objetivos prioritarios:*

- a) Prevenir, controlar y luchar contra la desertización y la pérdida de biodiversidad.
- b) Disponer de más infraestructuras de transporte aéreo, a fin de poder hacer frente a los incendios en mejores condiciones.

*Descripción de las actuaciones:*

La actuación consiste en la adquisición de aeronaves específicamente dedicadas a la defensa contra incendios, en cualquier parte del territorio.

El refuerzo de la flota estatal requiere:

- 1º.- Ampliación y renovación de los medios actuales, manteniendo la normalización del material, compuesto por aviones anfibios de gran capacidad.
- 2º.- Diversificación de medios de lanzamiento de agua con helicópteros de gran capacidad, lo que ahora se hace exclusivamente con medios contratados.
- 3º.- Cobertura básica de las necesidades de helicópteros de transporte de brigadas tipo BRIF.

Para contribuir a reducir el riesgo de que se produzcan incendios intencionados y promover en general la conservación y buen uso de los recursos naturales, asegurando la protección de la biodiversidad, también se ejecutarán acciones de concienciación y sensibilización dirigidas a la población.

*Localización de las actuaciones:*

En todo el territorio nacional, por lo que no es regionalizable a priori.

## 5. Transporte urbano limpio

Las actuaciones a desarrollar se enmarcarán en los principios de la Estrategia Temática sobre el Medio Ambiente Urbano, adoptada por la Comisión en 2005.

Este tipo de medidas persigue un efecto transversal con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire, la eficiencia energética y la salud ambiental.

*Objetivos prioritarios:*

- a) Disponer de un transporte urbano sostenible.

*Descripción de las actuaciones:*

Las actuaciones estarán dirigidas hacia la cooperación entre las administraciones autonómicas y locales a partir de criterios de innovación, aunque su ejecución correrá a cargo de las entidades locales.

Las actuaciones a desarrollar tendrán que estar integradas en programas de movilidad sostenible, y en particular se podrán financiar aquellas actuaciones piloto para transportes específicos que puedan servir de referentes para otros ámbitos urbanos y metropolitanos, así como medidas de difusión entre la población para favorecer el empleo del transporte público.

## 6. Listado Indicativo de Grandes Proyectos

GESTOR	PROYECTO	Tipo de actuación
ACUAMED	Eliminación de la contaminación química Embalse de Flix 1ª fase (Tarragona)	Gestión de residuos industriales
D.G. del Agua	Saneamiento de Algeciras	Saneamiento y depuración
D.G. del Agua	Estación depuradora de aguas residuales de Nerja	Saneamiento y depuración
Aguas del Tajo	Reutilización de aguas residuales	Saneamiento y depuración

C.H. del Norte	Colector norte de Oviedo (Río Nora)	Saneamiento y depuración
C.H. del Norte	EDAR de Gijón Este	Saneamiento y depuración
C.H. del Norte	Colector de la margen derecha de la Ría de Avilés	Saneamiento y depuración
D.G. del Agua	EDAR de Caldas y terminación del saneamiento del Nalón	Saneamiento y depuración
Aguas de la Cuenca del Segura	Conducción de aguas desde el embalse del Cenajo a Potabilizadoras	Saneamiento y depuración

### EJE 3. ASISTENCIA TÉCNICA

El concepto de “Asistencia técnica”, para todas las actuaciones consideradas en este documento, se fundamenta en los artículos 45 y 46 del Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión y se deroga el Reglamento (CE) nº 1260/1999 del Consejo.

El objetivo es garantizar las condiciones necesarias para el lanzamiento del Programa Operativo para el Fondo de Cohesión- FEDER, y la puesta en marcha y el funcionamiento de las estructuras de coordinación, de seguimiento, gestión y control incluidas en la responsabilidad de la estructura organizativa que se asume en el periodo 2007-2013, así como información y publicidad en apoyo de la Autoridad de Gestión, de la Autoridad de Certificación y de la Autoridad de Auditoría en las actividades a realizar dentro del Marco Estratégico Nacional de Referencia (MENR).

Dentro de estas actuaciones cabe mencionar la cofinanciación de las actividades de las redes sectoriales previstas en el MENR. Prevé igualmente, la creación y funcionamiento de instrumentos eficaces y tecnológicamente adecuados de recogida y tratamiento de la información necesaria para los fines anteriormente indicados.

#### Valoración de la experiencia anterior

La Comisión europea aprobó mediante Decisión C(2001) 2064, posteriormente modificada por la C(2004)5723, una ayuda del Fondo de Cohesión para el proyecto “Asistencia Técnica de apoyo a la gestión del Fondo de Cohesión 2000-2006 en España”.

El coste elegible de la misma, después de la modificación aprobada, fue de 1.855.609 Euros y la ayuda de 1.577.268 Euros.

Con cargo a dicho proyecto se ha reforzado diariamente las Unidades de Gestión y de Pagos, y se han realizado auditorías de gestión y control sobre los organismos intermedios y beneficiarios finales del Fondo de Cohesión, así como controles para comprobar el cumplimiento de la legislación comunitaria.

También se ha elaborado un Folleto recopilatorio de la legislación comunitaria sobre las medidas de publicidad a aplicar a los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión.

Asimismo se ha confeccionado un Manual-guía para los organismos intermedios del Fondo de Cohesión, y se han elaborado otros Documentos informativos para los organismos intermedios y para los beneficiarios finales.

Los datos disponibles a 31 de diciembre de 2006 ponen de manifiesto que se están cumpliendo plenamente los objetivos propuestos, ya que a dicha fecha se han realizado y pagado el 94% de los trabajos previstos.

### **Perspectivas de la intervención propuesta**

El Reglamento 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, atribuye mucha importancia a las funciones de evaluación, seguimiento, control e información, como forma de mejorar la utilización de los recursos disponibles y lograr las condiciones adecuadas para llevar a cabo las actuaciones del MENR.

El art. 46 del Reglamento establece que los Fondos podrán financiar:

- Las actividades de preparación, gestión, seguimiento, evaluación, información y control e información y publicidad de los programas operativos.
- Las actividades dirigidas a reforzar la capacidad administrativa de utilización de los Fondos.

Por ello, se hace necesario reservar una dotación presupuestaria para asegurar el correcto desarrollo de dichas funciones, dotación que se materializa en el presente Eje 3 del Programa Operativo para el Fondo de Cohesión-FEDER, gestionado por la Autoridad de Gestión del MENR en coordinación con la Subdirección General de Fondos de Compensación y Cohesión.

Las actuaciones a ejecutar se integrarán en los siguientes dos 2 temas prioritarios:

- Preparación, puesta en marcha, control y seguimiento
- Evaluación, estudios, conferencias y publicidad

La asignación financiera destinada a este Eje 3 contempla la siguiente tipología de actuaciones:

- Apoyo a las Autoridades de Gestión y de Certificación en las tareas de organización, control y coordinación derivadas de las obligaciones impuestas por los Reglamentos a dichas autoridades. Asimismo, las tareas de equipamiento y formación del personal que forman parte de esta actuación.
- Evaluación y Seguimiento: canalizando los flujos de información entre las autoridades del sistema, la Unión Europea y los promotores y ejecutores de las actuaciones aportando información cualitativa sobre el contenido y resultado de las actuaciones, mediante el empleo de indicadores y parámetros comunes, con vistas,

en particular, a la aplicación de la reserva de eficacia. Contribución al funcionamiento y organización de los Comités de Seguimiento proveyendo de la documentación y asistencia de especialistas que fuesen necesarias

- Participación en las funciones de control, mediante la colaboración en las misiones de fiscalización a cargo de los diversos órganos nacionales y comunitarios.
- Reforzamiento del sistema informático, estableciendo dispositivos de recogida de datos financieros y estadísticos, líneas permanentes de intercambio de información y experiencias con la Comisión y con los Estados Miembros.
- Actuación en el ámbito de información y publicidad, aspecto sobre el que la nueva reglamentación pone especial énfasis, concretando determinadas obligaciones de los Estados Miembros con los potenciales beneficiarios de los Fondos y con la opinión pública, en cuanto a las posibilidades ofrecidas por dichos Fondos e información de los resultados de las distintas intervenciones. Estas obligaciones se concretarán en un Plan de Acción en el que se contemplarán diversos tipos de actuaciones basadas en un sistema de difusión y control de la información.
- Realización de estudios relacionados con las actuaciones cofinanciadas en el conjunto del territorio o con temas puntuales que sean aplicables al conjunto, relacionados especialmente con el mercado de trabajo y los efectos sobre el mismo de los Fondos Estructurales, la defensa del medio-ambiente, la aplicación del principio de igualdad de oportunidades y con los otros sectores prioritarios definidos por la Comisión. También se analizarán prioridades horizontales de carácter reglamentario, planificación y aplicación de los distintos Fondos y evaluación de la formación profesional en el actual escenario descentralizado.

Las medidas concretas a realizar se agrupan en los siguientes tipos:

- Preparación, acompañamiento, gestión, evaluación, control, organización y tareas específicas que están incluidas en la responsabilidad de la estructura organizativa que se asume en el MENR.
- Preparación y coordinación de las evaluaciones y estudios de resultados. Elaboración de informes sobre la gestión realizada.
- Elaboración de estudios y preparación de acciones innovadoras relativas a la intervención de los Fondos, orientados al conjunto del territorio.
- Cofinanciación de las actividades de las redes sectoriales previstas en el Marco 2007-2013.
- Información y publicidad. Obligaciones reglamentarias de la Autoridad de Gestión en materia de difusión del MENR y de sus intervenciones, entre los potenciales beneficiarios y la opinión pública.
- Fomento del intercambio de experiencias e información entre los diversos interlocutores del sistema.

- Creación y funcionamiento de instrumentos eficaces y tecnológicamente adecuados de recogida y tratamiento de la información necesaria para el seguimiento de los fines anteriormente indicados.

#### EJE 4. TRANSPORTE (RTE-T) FEDER

Las metas estratégicas del Marco Estratégico Nacional de Referencia de España 2007–2013 (MENR) en este sentido, y de manera coherente con las previstas para las actuaciones de transporte del Fondo de Cohesión, son las siguientes:

##### *Indicadores estratégicos en relación con el transporte*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Dotación de líneas férreas (Km / 1.000 Km <sup>2</sup> )	25,4 (2005)	35
Tráfico de buques en puertos (cabotaje y exterior) en toneladas respecto a población	9	11,5

##### *Indicadores estratégicos relativos a las prioridades transversales en relación con el transporte*

Indicador	Valor actual	Objetivo 2010
Evolución de emisiones de gases efecto invernadero (% respecto al año base (1990 para CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> y N <sub>2</sub> O; 1995 para gases fluorados)	147,87 (2004)	Aumento de un 37% (hasta 137) como media en el quinquenio 2008-2012 (Datos del PNA 2008-2012).
Igualdad de género	No procede	

El PEIT establece el marco racional en relación al cual se desarrollarán las siguientes tipologías de gasto:

Categoría de gasto		Fondo Cohesión	Contribuye a la estrategia de Lisboa
Nº	Descripción		
17	Ferrocarril (RTE-T)	√	Sí

#### ACTUACIONES EN TRANSPORTES

##### **Alta Velocidad Ferroviaria**

Se continúa con el esfuerzo inversor en el conjunto del sistema ferroviario de alta velocidad en las regiones de convergencia de Andalucía y Extremadura, incluyéndose en este Programa Operativo las siguientes actuaciones:

- 1) **Línea de Alta Velocidad Almería-Región de Murcia (plataforma, vía e instalaciones)**

**2) Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada (plataforma, vía e instalaciones)**

**3) Construcción de la plataforma de los tramos que discurren por Extremadura de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz: Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres-Mérida-Badajoz (plataforma)**

Los principales beneficios derivados de la construcción de estas líneas son:

- Reducción del tiempo de viaje en las relaciones de Almería con las regiones del Levante y el Centro.
- Disminución de la distancia de recorrido entre Antequera y Granada.
- Reducción del tiempo de viaje en el trayecto Antequera-Granada, y por tanto también en las relaciones Madrid-Granada, Córdoba-Granada, Sevilla-Granada y Málaga-Granada.
- Incremento de la capacidad y la regularidad de las comunicaciones ferroviarias en los corredores en los que se interviene.
- Aumento del confort, al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado.
- Aumento de la seguridad con la adopción de tecnologías punta en los sistemas de conducción automática de trenes, así como con la disposición de vallado a ambos lados de la vía y ausencia de pasos a nivel a todo lo largo de la línea.

**Listado Indicativo de Grandes Proyectos**

GESTOR	PROYECTO
ADIF	Línea de Alta Velocidad Almería-Región de Murcia
ADIF	Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada
ADIF	Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz: Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres-Mérida-Badajoz (plataforma)

**4.3. INDICADORES OPERATIVOS**

Se exponen a continuación los indicadores para la realización del seguimiento anual de los progresos físicos de las diferentes actuaciones.

*EJE 1. Redes Transeuropeas de Transporte*

*Área Temática: Transporte*

Se indican a continuación las previsiones de los indicadores operativos más significativos:

### Indicadores operativos cuantificados

Indicador previsto	Uds.	Previsión 2010	Previsión 2013
Nº de proyectos	Uds.	16	20
Longitud de línea con vía colocada	Km.	60	60
Longitud plataforma construida	Km.	250	260
Longitud de diques	m.	960	10.400

Además se proponen otros indicadores sin cuantificar para el seguimiento de las actuaciones del Programa:

### Indicadores operativos no cuantificados

Indicador previsto	Uds.	Código	Categoría
Longitud electrificación	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)
Longitud señalización	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)
Longitud comunicaciones	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)
Infraestructuras multimodales creadas	Uds.	27	Transporte multimodal (RTE-T)
Actuaciones desarrolladas para el desarrollo de sistemas de transporte inteligente	Uds.	28	Sistemas de transporte inteligentes (RTE-T)
Longitud de muelle	m.	30	Puertos (RTE-T)
Superficie de actuación	Ha.	30	Puertos (RTE-T)
Accesos	m.	30	Puertos (RTE-T)

## EJE 2. Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible

### Área Temática: Medio Ambiente y Prevención de Riesgos

Se indican a continuación las previsiones de los indicadores operativos más significativos:

### Indicadores operativos cuantificados

Indicador previsto	Uds.	Previsión 2010	Previsión 2013
Nº de proyectos	Uds.	60	70
Capacidad de gestión de residuos	TM/día	2.500	3.100
Capacidad de abastecimiento nueva instalada	m <sup>3</sup> /día	8.700	10.800
Longitud de redes de abastecimiento creadas	Km.	800	1.000
Capacidad de tratamiento de agua instalada	m <sup>3</sup> /día	690.000	840.000
Redes de saneamiento creadas	Km.	13.500	16.500
Área rehabilitada	Ha.	100	120
Vehículos verdes adquiridos o modificados para el transporte público	Uds.	7	8

**Indicadores operativos no cuantificados**

Indicador previsto	Uds.	Código	Categoría
Capacidad de gestión de residuos	TM/día	44	Gestión de residuos domésticos e industriales
Actuaciones de educación ambiental	Uds.	44	Gestión de residuos domésticos e industriales
Capacidad de vertederos	m <sup>3</sup>	44	Gestión de residuos domésticos e industriales
Actuaciones para producir energía	Uds.	44	Gestión de residuos domésticos e industriales
Nº de proyectos de residuos	Uds.	45	Gestión y distribución del agua (agua potable)
Capacidad de abastecimiento nueva instalada	m <sup>3</sup> /día	45	Gestión y distribución del agua (agua potable)
Longitud de redes de abastecimiento creadas	Km.	45	Gestión y distribución del agua (agua potable)
Longitud de redes de abastecimiento mejoradas	Km.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Actuaciones de gestión del dominio hidráulico	Uds.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Capacidad de tratamiento de agua instalada	m <sup>3</sup> /día	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Redes de saneamiento creadas	Km.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Redes de saneamiento mejoradas	Km.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Actuaciones para evitar riadas	Uds.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Tanques de tormenta	Uds.	46	Tratamiento del agua (agua residual)
Actuaciones destinadas a la recuperación y regeneración del entorno desarrolladas	Uds.	50	Rehabilitación de zonas industriales y terrenos contaminados
Actuaciones destinadas a la recuperación y regeneración del entorno desarrolladas	Uds.	50	Rehabilitación de zonas industriales y terrenos contaminados
Estudios destinados a la prevención de riesgos	Uds.	53	Prevención de riesgos (incluyendo planes y medidas para prevenir y gestionar los riesgos naturales y tecnológicos)

*EJE 3. Asistencia Técnica*

**Indicadores operativos cuantificados**

Indicador previsto	Uds.	Previsión 2010	Previsión 2013
Actuaciones de control y gestión desarrolladas (X)	Uds.	5	8
Actuaciones de evaluación y de estudios desarrolladas (X)	Uds.	5	8

EJE 4. Transporte (RTE-T) FEDER

**Indicadores operativos cuantificados**

Indicador previsto	Uds.	Previsión 2010	Previsión 2013
Nº de proyectos	Uds.	2	3
Longitud de línea con vía colocada	Km.	150	220
Longitud plataforma construida	Km.	190	320

**Indicadores operativos no cuantificados**

Indicador previsto	Uds.	Código	Categoría
Longitud electrificación	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)
Longitud señalización	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)
Longitud comunicaciones	Km.	17	Servicios ferroviarios (RTE-T)

## **CAPITULO V: DISPOSICIONES DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA**

### **5.1. PRINCIPIOS GENERALES**

De acuerdo con el artículo 58 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006 del Consejo de 11 de julio de 2006 por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión, los sistemas de gestión y control de los programas operativos establecidos por los Estados miembros deberán prever:

- a) la definición de las funciones de los organismos responsables de la gestión y el control, y la asignación de cometidos en el seno de cada organismo
- b) el cumplimiento del principio de separación de funciones entre dichos organismos y en el seno de cada uno de ellos
- c) procedimientos que garanticen la exactitud y regularidad del gasto declarado en el marco del programa operativo
- d) unos sistemas informatizados fiables de contabilidad, seguimiento e información financiera
- e) un sistema de información y seguimiento en el que el organismo responsable confíe la ejecución de los cometidos a otro organismo
- f) unas reglas para auditar el funcionamiento de los sistemas
- g) sistemas y procedimientos que garanticen una pista de auditoría adecuada
- h) procedimientos de comunicación y seguimiento en relación con las irregularidades y la recuperación de los importes indebidamente abonados

Las presentes Disposiciones de Aplicación se basan en lo establecido en el Marco Estratégico Nacional de Referencia 2007-2013 en lo que se refiere a Autoridades y Sistemas de Gestión, Pagos y Control. En todo caso será lo establecido en el Marco Estratégico lo que prevalezca en caso de discrepancias sobre su interpretación.

### **5.2. AUTORIDADES DEL PROGRAMA OPERATIVO**

De acuerdo con el artículo 59 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, el Estado español en aplicación de las citadas disposiciones designa Autoridad de Gestión del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER a la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda.

En el presente Programa Operativo de Fondo de Cohesión–FEDER la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda, asegurará el funcionamiento correcto del sistema de gestión y control, garantizando el ejercicio responsable de las funciones de los diferentes elementos del mismo. Para ello, realizará las verificaciones que estime necesarias, proponiendo en consecuencia las medidas correctoras precisas. Asimismo, asumirá la coordinación general del sistema e impartirá las directrices que contribuyan a su mantenimiento.

*Autoridad de Gestión*

Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda con domicilio en el Paseo de la Castellana nº 162, Madrid 28046, España.

*Autoridad de Certificación*

Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda con domicilio en el Paseo de la Castellana nº 162, Madrid 28046, España.

*Autoridad de Auditoría*

Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda, con domicilio en c/Castelló 117, Madrid 28071.

**5.2.1. Autoridad de Gestión**

***Funciones de la Autoridad de Gestión***

La instrumentación del carácter compartido de la Autoridad de Gestión del Programa Operativo, de acuerdo con el artículo 60 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006 del Consejo, se hará de la siguiente manera:

- a) Garantizará que la selección de las operaciones para su financiación se realiza de conformidad con los criterios aplicables al programa operativo, y que dichas operaciones se atienen a las normas comunitarias y nacionales aplicables en la materia durante todo el periodo de ejecución.
- b) Comprobará que se ha llevado a cabo la entrega de los bienes o la prestación de los servicios objeto de cofinanciación, que se ha efectuado realmente el gasto declarado por los beneficiarios en relación con las operaciones, y que se cumplen las normas comunitarias y nacionales aplicables en la materia; las verificaciones sobre el terreno de operaciones concretas se podrán realizar por muestreo, de acuerdo con las normas de aplicación que adoptará la Comisión de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 103 apartado 3 del Reglamento(CE) Nº 1083/2006.
- c) Garantizará que se dispone de un sistema informatizado de registro y almacenamiento de datos contables relacionados con cada una de las operaciones correspondientes al programa operativo, y que se procede a la recopilación de los datos sobre la ejecución, necesarios para la gestión financiera, el seguimiento, las verificaciones, las auditorías y la evaluación.

El Ministerio de Economía y Hacienda mantendrá un sistema centralizado que facilite los datos necesarios para la evaluación de la ejecución, su seguimiento, las verificaciones, auditorías y ejecución de las correcciones financieras.

- d) Se asegurará de que los beneficiarios y otros organismos participantes en la ejecución de las operaciones mantienen un sistema de contabilidad separado ó un código contable adecuado en relación con todas las transacciones relacionadas con la operación, sin perjuicio de las normas de contabilidad nacional.
- e) Garantizará que las evaluaciones del Programa Operativo a que se refiere el artículo 48, apartado 3 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, se lleven a cabo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 47 del citado Reglamento. Las evaluaciones del Programa Operativo serán responsabilidad de la Administración General del Estado.

- f) Establecerá procedimientos que garanticen que se dispone de todos los documentos sobre el gasto y las auditorías necesarios para contar con una pista de auditoría apropiada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006. El Ministerio de Economía y Hacienda establecerá directrices tendentes a facilitar la existencia de procedimientos que permitan disponer a la Comisión Europea de la información necesaria para la realización de sus controles.
- g) Se asegurará de que la Autoridad de Certificación dispondrá de toda la información necesaria sobre los procedimientos y verificaciones efectuados en relación con el gasto a efectos de certificación.
- h) Orientará el trabajo del Comité de Seguimiento y le suministrará los documentos que permitan supervisar la calidad de la ejecución del programa operativo a la luz de sus objetivos específicos.
- i) Elaborará y remitirá a la Comisión, tras su aprobación por el Comité de Seguimiento, los informes de ejecución anual y final.
- j) Garantizará el cumplimiento de los requisitos de información y publicidad establecidos en el artículo 69 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006.
- k) Facilitará a la Comisión información que le permita evaluar los grandes proyectos. Será competencia del Ministerio de Economía y Hacienda.

### **Comité de Seguimiento**

Al efecto de asegurar el correcto desarrollo del presente Programa Operativo y con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 63 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, se creará por el Estado miembro un Comité de Seguimiento de acuerdo con la Autoridad de Gestión en un plazo máximo de tres meses desde la fecha de notificación de aprobación del programa.

El Comité de Seguimiento establecerá su Reglamento Interno ateniéndose al marco institucional, jurídico y financiero del Estado y lo aprobará de acuerdo con la Autoridad de Gestión, con objeto de desempeñar sus cometidos de conformidad con el citado Reglamento Interno.

### *Composición*

Formarán parte de dicho Comité como miembros Permanentes los representantes del Ministerio de Economía y Hacienda, de las Comunidades Autónomas directamente ejecutoras (Castilla y León, Andalucía, Murcia, Asturias, Ceuta y Melilla) y la Autoridad en materia de Medio Ambiente. Podrán participar como observadoras las Comunidades Autónomas en cuya demarcación geográfica se desarrollen actuaciones de los Fondos.

Un representante de la Comisión podrá formar parte del Comité de Seguimiento a título consultivo. Asimismo y cuando proceda podrá participar, en calidad de asesor, un representante del BEI y del FEI.

Se podrá invitar a las reuniones del Comité de Seguimiento a representantes de los Organismos ejecutores del Programa, asociaciones representativas de la sociedad civil afectada, interlocutores económicos y sociales, interlocutores medioambientales, organismos responsables del fomento de la igualdad, representantes de las Entidades

Locales, así como asesores externos que colaboren en las tareas de seguimiento y evaluación y eventualmente a observadores invitados de países comunitarios o extra comunitarios.

El Comité de Seguimiento se reunirá, al menos, una vez por año.

#### *Funciones*

De acuerdo con el artículo 65 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, el Comité de Seguimiento se asegurará de la eficacia y la calidad de la ejecución del programa del siguiente modo:

- a) Estudiará y aprobará los criterios de selección de las operaciones objeto de financiación en un plazo de seis meses a partir de la aprobación del programa operativo y aprobará toda revisión de dichos criterios atendiendo a las necesidades de programación.
- b) Analizará periódicamente los progresos realizados en la consecución de los objetivos específicos del programa operativo basándose en la documentación remitida por la Autoridad de Gestión.
- c) Examinará los resultados de la ejecución, en particular el logro de los objetivos fijados en relación con cada eje prioritario y las evaluaciones contempladas en el artículo 48 apartado 3 del Reglamento (CE) 1083/2006.
- d) Estudiará y aprobará los informes de ejecución anual y final previstos en el artículo 67 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.
- e) Se le comunicará el informe de control anual, o la parte del informe que se refiera al Programa Operativo y cualquier observación pertinente que la Comisión pueda efectuar tras el examen de dicho informe o relativa a dicha parte del mismo.
- f) Podrá proponer a la Autoridad de Gestión cualquier revisión o examen del programa operativo que permita lograr los objetivos de los Fondos mencionados en el artículo 3 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, o mejorar su gestión, incluida la gestión financiera.
- g) Estudiará y aprobará cualquier propuesta de modificación del contenido de la decisión de la Comisión sobre la contribución de los Fondos

El Comité de Seguimiento podrá constituir Grupos Técnicos Temáticos en los que participarán los representantes de los organismos relevantes para cada uno de los ejes prioritarios del programa, con el objetivo de acompañar su desarrollo y contribuir al proceso de evaluación.

#### ***Disposiciones en materia de seguimiento***

De acuerdo con el artículo 66 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, la Autoridad de Gestión y el Comité de Seguimiento garantizarán que la ejecución del programa responda a criterios de calidad. La Autoridad de Gestión y el Comité de Seguimiento llevarán a cabo su labor de seguimiento basándose en indicadores financieros y en los indicadores mencionados en el artículo 37, apartado 1 letra c), especificados en el programa operativo.

El intercambio de datos entre la Comisión y los Estados miembros con este fin se llevará a cabo por medios electrónicos, de conformidad con las normas de desarrollo del Reglamento (CE) N° 1083/2006 adoptadas por la Comisión de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 103, apartado 3.

### **Informes de ejecución anual y final**

A partir de 2008, la Autoridad de Gestión remitirá a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, un informe anual y, a más tardar el 31 de marzo de 2017, un informe final de ejecución del programa operativo.

Estos informes incluirán la siguiente información:

- a) Los progresos realizados en la ejecución del programa y los ejes prioritarios en relación con sus objetivos específicos y verificables, cuantificando, siempre y cuando sea posible, mediante los indicadores mencionados en el artículo 37 apartado 1 letra c) del Reglamento (CE) N° 1083/2006, en relación con cada eje prioritario.
- b) La ejecución financiera del programa, desglosando para cada eje prioritario:
  - El gasto efectuado por los beneficiarios, incluidos en las reclamaciones de pago enviadas a la Autoridad de Gestión y la contribución pública correspondiente.
  - El total de los pagos obtenidos de la Comisión y la cuantificación de los indicadores financieros indicados en el artículo 66 apartado 2 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.
  - El gasto abonado por el organismo responsable de la realización de los pagos a los beneficiarios.
- c) El desglose indicativo de la asignación de los fondos por categorías, con arreglo a las disposiciones de aplicación adoptadas por la Comisión conforme al procedimiento a que se refiere el artículo 103, apartado 3 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.
- d) Las medidas adoptadas por la Autoridad de Gestión o por el Comité de Seguimiento a fin de garantizar la calidad y la eficacia de la intervención, en particular:
  - Las medidas de evaluación y seguimiento, incluidas las reglas sobre recopilación de datos.
  - Una síntesis de los problemas más importantes surgidos durante la ejecución del programa y de las medidas que se han tomado para hacerles frente, incluidas las adoptadas a raíz de las observaciones formuladas en virtud del artículo 68 apartado 2 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, cuando proceda
  - La forma en que se ha utilizado la asistencia técnica
- e) Las medidas adoptadas a fin de facilitar información sobre el Programa Operativo y aquellas que tengan por objeto darlo a conocer
- f) Información sobre problemas significativos relativos al cumplimiento de la legislación comunitaria, que se hayan encontrado al ejecutar el programa y las medidas adoptadas para hacerles frente.
- g) Cuando proceda, el progreso y la financiación de los grandes proyectos.

- h) El uso de la ayuda que haya quedado como resultado de la supresión a que se refiere el artículo 98, apartado 2, a disposición de la Autoridad de Gestión o a otra autoridad pública durante el periodo de ejecución del Programa Operativo.
- i) Los casos en los que se haya detectado una modificación sustancial de las operaciones con arreglo al artículo 57 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006.

La información mencionada en las letras d), g), h) e i) no se incluirá si no se han producido cambios significativos desde el informe anterior.

Los informes se considerarán admisibles en la medida en que incluyan toda la información adecuada. La Comisión informará al Estado respecto de la admisibilidad del informe anual en un plazo de diez días hábiles a partir de la fecha de su recepción.

La Comisión informará al Estado de su dictamen acerca del contenido de un informe anual de ejecución admisible remitido por la Autoridad de Gestión en un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción.

Por lo que respecta al informe final de ejecución del Programa Operativo, este plazo será como máximo de cinco meses a partir de la fecha de recepción de un informe admisible. En caso de que la Comisión no responda en el plazo estipulado al efecto, el informe se considerará aceptado.

### ***Examen anual del Programa***

De acuerdo con el artículo 68 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, cada año, tras la presentación del informe anual de ejecución, la Comisión y la Autoridad de Gestión examinarán los progresos realizados en la ejecución del Programa Operativo, los principales resultados obtenidos durante el año anterior, la ejecución financiera, así como otros factores a fin de mejorar la ejecución.

Podrá examinarse, asimismo, cualquier otro aspecto del funcionamiento del sistema de gestión y control que se haya planteado en el último informe anual de control mencionado en el artículo 62, apartado 1, letra d), inciso i) del Reglamento (CE) Nº 1083/2006

Tras el examen previsto, la Comisión podrá formular observaciones al Estado y a la Autoridad de Gestión, que informará al respecto al Comité de Seguimiento. El Estado comunicará a la Comisión las medidas adoptadas en respuesta a dichas observaciones.

Cuando se disponga de las evaluaciones ex post realizadas en relación con la ayuda concedida a lo largo del periodo de programación 2000–2006, los resultados globales podrán analizarse, cuando proceda, en el siguiente examen anual.

### ***Revisión del Programa***

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, por iniciativa del Estado o de la Comisión, el Programa Operativo podrá reexaminarse y, cuando sea necesario, podrá revisarse, si se dan una o varias de las circunstancias siguientes:

- a) tras haberse producido cambios socioeconómicos importantes
- b) con el fin de atender a los cambios sustanciales de las prioridades comunitarias, nacionales o regionales en mayor grado o de forma diferente
- c) en función de la evaluación del programa

- d) como consecuencia de dificultades de aplicación

La revisión del Programa Operativo no implicará la revisión de la Decisión de la Comisión mencionada en el artículo 28 apartado 3.

### **5.2.2. Autoridad de Certificación**

La Autoridad de Certificación, definida conforme al apartado 1º b del artículo 59 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, será la Dirección General de Fondos Comunitarios.

Las relaciones de la Autoridad de Certificación con la Autoridad de Gestión estarán presididas por el principio de separación de funciones e independencia de acuerdo con el artículo 58 apartado b) del Reglamento (CE) nº 1083/2006.

De acuerdo con lo citado en el artículo 61 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, sus funciones serán las siguientes:

- a) Elaborar y remitir a la Comisión las certificaciones de las declaraciones de gastos y las solicitudes de pago.
- b) Certificar:
  - 1. que la declaración de gastos es exacta, se ha realizado aplicando sistemas de contabilidad fiables y se basa en justificantes verificables.
  - 2. que el gasto declarado se atiene a las normas nacionales y comunitarias aplicables en la materia y se ha realizado en relación con las operaciones seleccionadas para financiación, de conformidad con los criterios aplicables al programa y en cumplimiento de las disposiciones nacionales y comunitarias.
- c) Velar, a efectos de certificación, que ha sido convenientemente informada por la autoridad de gestión de los procedimientos y las verificaciones llevados a cabo en relación con el gasto incluido en las declaraciones.
- d) Tomar nota, a efectos de certificación, de los resultados de todas las auditorias llevadas a cabo por la autoridad de auditoria o bajo su responsabilidad.
- e) Mantener registros contables en soporte electrónico del gasto declarado a la Comisión.
- f) Mantener una cuenta de los importes recuperables y de los importes retirados debido a la cancelación de toda o parte de la contribución a una operación. Los importes recuperados se devolverán al presupuesto general de las Comunidades Europeas, antes del cierre del programa operativo, deduciéndolos del siguiente estado de gastos.

De acuerdo con el reglamento 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo del Reglamento General 1083/2006, además, antes del 31 de marzo de cada año, a partir de 2008, enviará a la Comisión una declaración en la que determinará, para cada eje prioritario del programa operativo:

- Los importes retirados de las declaraciones de gastos presentadas durante el año anterior a raíz de la cancelación de toda o parte de la contribución pública a una operación;
- los importes recuperados que se hayan deducido de dichas declaraciones de gastos;
- una declaración de los importes que deban recuperarse a 31 de diciembre del año anterior, clasificados por año de emisión de las órdenes de recuperación.

A más tardar el 30 de abril de cada año, la Autoridad de Certificación remitirá a la Comisión una previsión de sus probables solicitudes de pagos en relación con el ejercicio presupuestario en curso y con el ejercicio siguiente.

Todos los intercambios de información sobre las operaciones financieras que tengan lugar entre la Comisión y la Autoridad de Certificación se llevarán a cabo por medios electrónicos. En casos de fuerza mayor y, en particular, de mal funcionamiento del sistema informatizado común o de falta de una conexión permanente, se podrá remitir la declaración de gastos y la solicitud de pago en copia impresa.

### ***Gestión Financiera***

La Autoridad de Certificación dispondrá de un sistema informático de seguimiento de los flujos financieros que proporcionará para cada Programa Operativo información sobre:

- La contribución del Fondo de Cohesión en los términos fijados en la Decisión.
- Los ingresos procedentes de la Comisión.
- Los pagos realizados a los beneficiarios finales.
- La conformidad con los compromisos y pagos comunitarios.
- La Coherencia de la ejecución de las medidas con lo indicado en el Programa Operativo.
- El registro de las irregularidades detectadas, así como el de los importes recuperados a consecuencia de las mismas.

### ***Círculo financiero***

A más tardar el 30 de abril de cada año, la Autoridad de Certificación remitirá a la Comisión una previsión de sus probables solicitudes de pagos en relación con el ejercicio presupuestario en curso y con el ejercicio siguiente, de acuerdo con lo previsto en el artículo 76 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.

Todos los intercambios de información sobre las operaciones financieras que tengan lugar entre la Comisión y la Autoridad de Certificación se llevarán a cabo por medios electrónicos. En casos de fuerza mayor, y en particular de mal funcionamiento del sistema informatizado común o de falta de una conexión permanente, se podrá remitir la declaración de gastos y la solicitud de pago en copia impresa.

En general, los flujos financieros con la Comisión y con los Beneficiarios se realizarán a través de las cuentas del Tesoro de Acreedores no Presupuestarios. Dichas cuentas no generan intereses.

La Dirección General del Tesoro y Política Financiera (DGTPF), comunicará la recepción de Fondos a la Autoridad de Certificación y ésta propondrá el pago a los Beneficiarios, a través de las cuentas que estos tengan acreditadas ante el Banco de España. Una vez realizada la transferencia, la DGTPF lo comunicará a la Autoridad de Certificación.

Los pagos revestirán la forma de anticipos, pagos intermedios y pagos del saldo final.

### ***Tipos de pagos***

Se establece el siguiente circuito financiero:

Desde la Autoridad de Gestión, se remitirá una propuesta de declaración a la Autoridad de Certificación, junto con la información de los procedimientos o verificaciones llevadas a cabo sobre los certificados que la conformen. Esta última Autoridad recibirá la propuesta, realizará las comprobaciones que estime oportunas teniendo en cuenta los resultados de las auditorías realizadas por la Autoridad de Auditoría, efectuará las oportunas compensaciones y elaborará la Declaración de Gasto y la Solicitud del Pago, que remitirá a la Comisión. Al mismo tiempo informará a la Autoridad de Gestión de las compensaciones efectuadas.

La DGTPF recibirá el pago de la Comisión, y comunicará su recepción a la Autoridad de Certificación. Esta última procederá al reparto de los fondos que remitirá a la DGTPF para su abono a los interesados.

La Autoridad de Certificación comunicará la propuesta de abono al Beneficiario Final, solicitándole la confirmación de la fecha de su recepción.

### ***Anticipos***

En el caso de los anticipos, la DGTPF recibirá, una vez se haya adoptado la Decisión por la que se aprueba la contribución de los Fondos al Programa Operativo, un importe único en concepto de anticipo para el período 2007-2013.

El importe de anticipo se abonará en las siguientes fracciones tanto para el Fondo de Cohesión como del FEDER:

- En 2007 el 2% de la contribución de los Fondos Estructurales al Programa Operativo,
- En 2008 el 3% y,

En el caso del Fondo de Cohesión, además:

- En 2009 el 2,5%

A petición de la Comisión, la Autoridad de Certificación dará instrucciones a la Dirección General del Tesoro para que esta reembolse a la Comisión el importe total abonado en concepto de anticipo en caso de que no se haya remitido ninguna solicitud de pago en virtud del Programa Operativo en un plazo de veinticuatro meses a partir de la fecha en que la Comisión haya pagado la primera fracción de la anticipo. La contribución total de los Fondos al Programa Operativo no se verá afectada por dicho reembolso.

El importe abonado en concepto de anticipo se liquidará totalmente en el momento del cierre del Programa Operativo, de conformidad con el artículo 89 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.

Durante el desarrollo de cada intervención, la autoridad de certificación podrá recurrir al anticipo para sufragar la participación comunitaria a los gastos relativos a dicha intervención, sin necesidad de esperar a la recepción de los pagos intermedios que se vayan a recibir por reembolso de las declaraciones de gastos efectuados.

### ***Pagos Intermedios***

De acuerdo con la relación de gastos pagados a los Beneficiarios o bien de acuerdo con las certificaciones de pagos suscritas por los Beneficiarios y pendientes de reembolso, la Autoridad de Certificación enviará a la Comisión, en la medida de lo posible, las solicitudes agrupadas tres veces al año, la última el 31 de octubre.

Siempre que estén disponibles los fondos necesarios y no se haya producido una suspensión de los pagos de conformidad con el artículo 92 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, la Comisión efectuará los pagos intermedios a más tardar en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que quede registrada ante la Comisión una solicitud de pago que reúna los requisitos mencionados en el artículo 86 del citado Reglamento.

Una vez reembolsada la participación comunitaria, la Autoridad de Certificación transferirá, si procede, los Fondos pendientes al Beneficiario final, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 80 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.

Las órdenes de pago detallarán el importe a pagar al Beneficiario final, la cuenta bancaria correspondiente, el código identificador del gasto y, en general, todas aquellas características necesarias para facilitar el seguimiento y control de la transferencia. Una vez realizada la transferencia, la DGTPF lo comunicará a la Autoridad de Certificación.

Cuando el Beneficiario final de las ayudas sea un Departamento perteneciente a la Administración General del Estado, la Autoridad de Certificación ordenará a la DGTPF el ingreso de los fondos procedentes de la Comisión al presupuesto de ingresos del Estado. Si el beneficiario es un Organismo Autónomo, la Autoridad de Certificación ordenará la aplicación del ingreso recibido de la Comisión al presupuesto de ingresos sólo cuando en el presupuesto de gastos de dicho organismo figuren las dotaciones necesarias para hacer frente al coste total de la intervención cofinanciada y que estas dotaciones estén compensadas en su presupuesto de ingresos por transferencias del Departamento del que dependa. Si no se diera esta circunstancia, la Autoridad de Certificación ordenará al Tesoro que el importe recibido se abone en la cuenta del organismo, con aplicación a su presupuesto de ingresos.

El importe total acumulado de las prefinanciaciones y de los pagos intermedios realizados no podrá superar el 95 % de la contribución de los Fondos al Programa Operativo. Una vez alcanzado este tope, la Autoridad de Certificación seguirá notificando a la Comisión toda declaración de gasto certificada a 31 de diciembre del año n, así como los importes recuperados durante ese año en relación con el Fondo, a más tardar al término del mes de febrero del año n + 1.

## Pago del Saldo

De acuerdo con el artículo 89 del Reglamento (CE) N° 1083/2006, la Comisión procederá al pago del saldo siempre que, antes del 31 de marzo de 2017, el Estado haya remitido una solicitud de pago que incluya la solicitud de pago del saldo propiamente dicha, así como una declaración de gastos de conformidad con el Programa Operativo, incluida la información prevista en el artículo 67 y la declaración de cierre mencionada en el artículo 62, apartado 1, letra e) del Reglamento (CE) N° 1083/2006. La Autoridad de Certificación será la encargada de remitir la solicitud a la Comisión.

En los casos de cierre parcial, remitirá la declaración de gastos a la que se refiere el artículo 88 del Reglamento (CE) N° 1083/2006.

### 5.2.3. Autoridad de Auditoría

La Autoridad de Auditoría en España será la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda.

La IGAE establecerá, de acuerdo con la normativa comunitaria y nacional vigente, la coordinación precisa con las Intervenciones Generales de las Comunidades Autónomas

La IGAE será el órgano competente para establecer, de acuerdo con la normativa comunitaria y nacional vigente, la necesaria coordinación de los controles, manteniendo a estos efectos las relaciones que sean precisas con los órganos correspondientes de la Comisión Europea, de los entes territoriales y de la Administración General del Estado.

La instrumentación de las funciones de la Autoridad de Auditoría, se hará de forma compartida con las Intervenciones Generales de las Comunidades Autónomas y con plena conformidad con los sistemas institucional, jurídico y financiero del Estado miembro, teniendo en cuenta la aplicación de las normas de auditoría internacionalmente aceptadas.

De acuerdo con lo anterior, las funciones establecidas en el artículo 62.1 del Reglamento 1083/2006 del Consejo se instrumentarán de la siguiente manera:

- *Auditorías para comprobar el funcionamiento eficaz del sistema de gestión y control (artículo 62.1.a).*

La IGAE será responsable dentro de su ámbito de actuación de que se realicen las auditorías para comprobar el funcionamiento eficaz del sistema de gestión y control del programa operativo.

- *Auditorías de las operaciones (artículo 62.1.b)*

La IGAE garantizará dentro de su ámbito de actuación que se realicen las auditorías de las operaciones y que éstas se basan en una muestra representativa que permita verificar el gasto declarado.

- *Estrategia de auditoría (62.1.c).*

La IGAE dentro de su ámbito de actuación elaborará sus estrategias de auditoría que comprenderán la definición del método de muestreo, la planificación indicativa de las

auditorías así como el resto de contenidos establecidos en el artículo 62.1c. En base a dichas estrategias, la IGAE presentará a la Comisión la estrategia de auditoría conjunta.

- *Informe anual de control y dictamen sobre el funcionamiento del sistema de gestión y control (62.1.d, apartados i y ii).*

El informe anual de control se basará en los controles y auditorías realizados de conformidad con el artículo 62.1 a y b, de acuerdo con el sistema institucional jurídico y financiero del Estado miembro, recogiendo las constataciones de las auditorías efectuadas y comunicando las deficiencias observadas en los sistemas de gestión y control del programa.

La IGAE presentará el informe anual que se elaborará a partir de la información derivada de las actuaciones realizadas bajo su responsabilidad.

El dictamen anual sobre el funcionamiento eficaz de los sistemas se elaborará por la IGAE.

- *Declaraciones de cierre parciales y finales (Art. 62.1.d, apartado iii y 62.1.e).*

Las declaraciones de cierre parciales, que analicen la legalidad y regularidad de los gastos, y la declaración de cierre final del Programa, en la que se evaluará la validez de la solicitud de pago del saldo y la legalidad y regularidad de las transacciones, así como el informe final de control, se presentarán por la IGAE.

La IGAE emitirá una declaración de cierre parcial o final y el informe final, relativo a las operaciones de su ámbito de actuación. Esta declaración servirá de base para la emisión de la declaración parcial o final del Programa Operativo por parte de la IGAE.

### **5.3. SISTEMA INFORMÁTICO DE GESTIÓN**

En función de los requerimientos contenidos en los artículos 66 y 76 del Reglamento 1083/2006 del Consejo y en los artículos 39 al 42, del Reglamento 1828/2006 de la Comisión, así como de las orientaciones de la Comisión para el sistema informático SFC 2007, el nuevo sistema informático (Fondos 2007) que ha desarrollado la Dirección General de Fondos Comunitarios va a permitir garantizar a la Autoridad de Gestión del Programa y al Comité de Seguimiento que el seguimiento del Programa responde a criterios de calidad, así como a la transmisión electrónica de la Información. El sistema también va a permitir la transmisión y recepción oficial de documentación con la Comisión.

Fondos 2007 va a integrar el trabajo en la gestión de los Fondos que deben realizar las distintas Unidades responsables. En este sentido va a disponer de tres módulos diferenciados de información:

- Gestión
- Certificación
- Auditoría

Las comunicaciones que deben establecerse entre estos tres módulos deben reproducir los trámites administrativos que van a producirse.

La Dirección General de Fondos Comunitarios asegurará para las distintas intervenciones el establecimiento de un sistema operativo de gestión y seguimiento, con una estructura y una dotación de medios adecuados a los fines perseguidos, de tal manera que dicho sistema de gestión permita:

- Registrar la información relativa a la realización al nivel previsto en el Reglamento (CE)1083/2006.
- Disponer de datos financieros y físicos fiables y, cuando sea posible, agregables.
- Facilitar información específica que eventualmente pudiera ser precisa con motivo de los controles, preguntas parlamentarias o supuestos semejantes.

Asimismo, la Dirección General de Fondos Comunitarios establecerá un sistema de seguimiento para las distintas Formas de Intervención con el objeto de canalizar los flujos de información sobre las actuaciones cofinanciadas y efectuar el seguimiento financiero y cualitativo de la intervención. A este sistema estarán vinculados todos los titulares de las medidas cofinanciadas por el Fondo de Cohesión dentro de la intervención. Este sistema debe permitir:

- Garantizar la correcta administración de los flujos financieros con la UE y con cada uno de los promotores de las actuaciones.
- Garantizar la identificación de las actuaciones cofinanciadas, reforzando el principio de programación y facilitando la medición del valor añadido de la cofinanciación aportada por cada Fondo a las actuaciones habituales de los promotores.
- Aportar información cualitativa sobre el contenido y los resultados de la intervención, facilitando la identificación de los impactos de las actuaciones sobre los colectivos o los sectores prioritarios. Esta información permitirá una evaluación más homogénea de las formas de intervención, estableciendo parámetros comunes de valoración en función de la tipología de las operaciones cofinanciadas.

### **Arquitectura hardware**

El sistema de información Fondos 2007 va a ser desarrollado principalmente con herramientas ORACLE, sin perjuicio de la utilización accesoria de determinados productos MICROSOFT. La arquitectura básica de la aplicación tiene los siguientes aspectos fundamentales:

- Centralización de la base de datos y de la aplicación en un servidor SUN-SOLARIS.
- Existencia de servidores WEB en plataformas SUN.
- Clientes "ligeros" en los que sólo sea preciso disponer de un navegador de INTERNET.
- Solución INTRANET para los usuarios de la Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos (principalmente de la Dirección General de Fondos Comunitarios)
- Alternativa EXTRANET/INTERNET para el resto usuarios de la aplicación (Comisión Europea, Ministerios, Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales, Empresas Públicas, etc.).

## Arquitectura del software

El sistema de información FONDOS 2007 estará integrado por los siguientes módulos funcionales:

- Estructuras
- Programación inicial
- Gestión financiera y de indicadores
- Comités de Seguimiento
- Reprogramación y cierre
- Conexión servicios web SFC2007
- Transferencias de información XML
- Archivo digital
- Consultas e informes
- Administración

Con carácter general Fondos 2007 se estructura como una base de datos única en formato ORACLE, en la que el acceso a la información está controlado por distintas fases y permisos de elaboración, distinguiendo dos tipos de usuarios gestores, centrales y gestores periféricos. El motivo de esta distinción se debe a los distintos grupos de usuarios, definidos en función de sus competencias a la hora de la gestión de la información disponible, de tal manera que cada tipo de usuario acceda a los datos que sean de su competencia.

1. Dirección General de Fondos Comunitarios, (en adelante DGFC). Como Autoridad de Gestión de los Programas cofinanciados por el FEDER y Fondo de Cohesión. Estos usuarios dispondrán de líneas dedicadas de alta velocidad y accederán a la aplicación a través de un servidor Intranet.
2. Periféricos: Departamentos Ministeriales, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, Organismos Públicos y Empresas.

El sistema informático se caracteriza porque el usuario sólo precisa de un navegador y un proveedor de Internet para acceder a la aplicación, sin tener que usar, adquirir o aprender una aplicación *ad hoc*. La gestión de accesos y claves para los usuarios se realiza a través de Informática Presupuestaria dependiente de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE).

La D. G. de Fondos Comunitarios coordina la puesta en marcha, la aplicación y el desarrollo del sistema de información Fondos 2007.

El objetivo genérico de este sistema es facilitar a todos los usuarios del mismo la gestión de los fondos comunitarios en general mediante la utilización de la tecnología más avanzada que permita la consulta, actualización e intercambio de información desde puestos de trabajo, locales o remotos, en los que sea solamente necesario disponer de un navegador WEB (Internet Explorer o Mozilla Firefox) y del software denominado Acrobat Reader para la utilización de los informes.

## Recogida y transmisión de datos

Los niveles de información que son requeridos oficialmente por la Comisión Europea para el periodo 2007-2013 representan una simplificación respecto al periodo anterior. Es decir,

Programa-años y ejes prioritarios. Sin embargo en los documentos de aplicación propuestos por la Comisión se requiere hacer un seguimiento de la información a nivel de operación.

Por otra parte el Reglamento de aplicación de la Comisión establece una división por categorías de gasto. Una programación indicativa de estas categorías de gasto debe acompañar al Programa Operativo en su presentación a la Comisión Europea.

Los datos financieros serán registrados para cada operación y seguidamente agregados por temas prioritarios, ejes prioritarios y años. Los datos de indicadores, estratégicos y operativos se agregarán a nivel de eje prioritario.

Fondos 2007 se estructura a través de una serie de tablas vinculadas, que permiten clasificar, ordenar y jerarquizar la información de la manera más óptima posible a la hora de obtener extractos, informes y, en general, realizar análisis y obtener conclusiones sobre la información existente en el sistema. De manera genérica, las tablas se pueden clasificar en ocho grandes grupos.

1. *Datos referidos a la programación del Marco Estratégico de Referencia:* Es lo que se denomina Estructura del Marco. Es una información fija, que hace referencia a las estructuras definidas por los Reglamentos.
2. *Datos de variables:* Se trata de una serie de tablas que recogen conceptos tales como Provincias, Municipios, Órganos ejecutores, Organismos de control, Bancos, Indicadores, Tipos de institución, Instituciones.
3. *Datos sobre la programación:* Son datos que hacen referencia a la programación financiera de las distintas intervenciones vigentes en el periodo, desagregada a nivel de tema prioritario y beneficiario final.
4. *Datos sobre el archivo digital:* este archivo se utilizará para la transferencia de información documental a la SFC 2007. Está dividido entre distintas carpetas a las que acceden los Organismos que participan en las Programas Operativos.
5. *Datos sobre la ejecución:* Son datos que se registran a nivel de operación y pagos de los beneficiarios y a las certificaciones presentadas por los mismos en el proceso de ejecución de los proyectos.
6. *Datos sobre repartos y transferencias monetarias:* Esta información, hace referencia a las cantidades remitidas por la Comisión Europea para hacer frente a los pagos de la ayuda comprometida, y al proceso de reparto de esta ayuda entre los Beneficiarios. La aplicación lleva un registro sistematizado, a nivel de beneficiario, de la ayuda adeudada a los mismos, la recibida de la Comisión y la que se le ha transferido de manera efectiva.
7. *Indicadores.* Los indicadores serán registrados a nivel de operación para cada beneficiario y se agregarán teniendo en cuenta el panel de indicadores comunes definido por las Autoridades de Gestión.
8. *Datos sobre controles.* Recoge la información sobre los controles realizados a las Intervenciones.

## **Procedimiento de obtención de datos**

Fondos 2007 posee cuatro vías principales para obtener la información, en función de la cantidad deseada de la misma, su grado de (des)agregación y las necesidades que se posean a la hora de cribar los datos.

Visualización en pantalla: Está disponible para cualquiera de las secciones en las que trabaja la aplicación, y el funcionamiento es similar en todas ellas.

Informes: Este es un apartado de la aplicación que genera informes en formato PDF. Y HTML. Son documentos, con un formato preestablecido, de carácter oficial, siendo algunos de ellos obligatorios a la hora de elaborar informes solicitados por la Comisión Europea.

Descargas: Es una vía para obtener información estructurada de la Base de datos, en formato XML o HTML.

Generador Automático de Informes GAUDI: Esta herramienta, instalada en la aplicación, es un programa específicamente diseñado para generar informes a partir de los datos de una base de datos.

## **Intercambio de información y transmisión electrónica de datos**

En virtud de los artículos 39 al 42, del Reglamento 1828/2006 de la Comisión por el que se fijan normas de desarrollo del Reglamento 1083/2006, el intercambio de datos entre cada Estado Miembro y la Comisión se llevará a cabo utilizando el sistema informático establecido por la Comisión (SFC 2007). La transmisión electrónica de datos entre la aplicación SFC 2007 de la Comisión Europea, y Fondos 2007 se efectuará según se establece en las orientaciones desarrolladas por la Comisión Europea.

La transmisión de datos se realizará mediante la utilización de ficheros en XML con la utilización de los servicios Web que dispondrá la Comisión Europea. Asimismo se utilizarán los servicios de certificación electrónica acordados con la Comisión.

Para favorecer el intercambio electrónico con la Comisión Europea se requerirá de un archivo documental en Fondos 2007. Igualmente se establecerá a través del sistema informático Fondos 2007 la transmisión electrónica de documentación entre las distintas autoridades y dentro de la propia cadena de gestión en el marco nacional. En este sentido se establecerá un sistema de firma electrónica que garantice la correcta identificación de todos los Agentes que intervienen.

El sistema permitirá transmitir los datos necesarios para las transacciones financieras:

- la dotación indicativa anual de cada Fondo, por programa operativo, según se especifica en el marco estratégico nacional de referencia.
- los planes de financiación de los programas operativos por eje.
- las declaraciones de gastos y las solicitudes de pago.
- las previsiones anuales de los pagos probables de gastos.
- la sección financiera de los informes anuales y los informes finales de ejecución.

Además el sistema de intercambio contendrá los documentos y los datos de interés común que permitan llevar a cabo el seguimiento:

- el marco estratégico nacional de referencia contemplado en el artículo 27, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1083/2006.
- los datos por los que se establece el cumplimiento de la adicionalidad.
- los programas operativos, incluidos los datos relativos a la categorización.
- las decisiones de la Comisión relativas a la contribución de los Fondos.
- las peticiones de ayuda para los grandes proyectos contemplados en los artículos 39 a 41 del Reglamento (CE) nº 1083/2006.
- los informes de ejecución, incluidos los datos relativos a la categorización.
- la descripción de los sistemas de gestión y control.
- la estrategia de auditoria.
- los informes y dictámenes sobre auditorias, así como la correspondencia entre la Comisión y cada Estado miembro.
- las declaraciones de gastos relativas al cierre parcial.
- la declaración anual relativa a los importes retirados y recuperados, así como las recuperaciones pendientes.
- el plan de comunicación.

#### **5.4. PLAN DE EVALUACION**

Teniendo en cuenta las diversas disposiciones del Reglamento 1083/2006, en el período 2007-2013 se deberá dar respuesta a una serie de cuestiones en materia de seguimiento y evaluación, que se resumen en las siguientes necesidades:

1. Será necesario presentar, como en períodos anteriores, un informe de ejecución anual de cada programa operativo.
2. También con carácter anual, se deberá analizar la contribución de los Programas Operativos al cumplimiento de los objetivos del Programa Nacional de Reformas.
3. Se deberán realizar, para el conjunto de todos los programas operativos, dos Informes de Seguimiento Estratégico en 2009 y 2012.
4. Por último, será necesario realizar las evaluaciones que se estimen oportunas (evaluaciones on-going), ya sean de carácter estratégico, ya sean de carácter operativo.

La respuesta del Marco Estratégico a este conjunto de necesidades derivadas de las disposiciones reglamentarias es doble: por un lado, se desarrollará un sistema de coordinación basado en la creación de un Comité Consultivo sobre Seguimiento y Evaluación que se reunirá como mínimo una vez al año; por otro lado, se desarrollará un sistema de seguimiento basado en tres tipos de indicadores. Estos tres tipos de indicadores son los siguientes: indicadores estratégicos, indicadores operativos e indicadores de evaluación.

##### **5.4.1. Mecanismo de Coordinación: Comité Consultivo sobre Seguimiento y Evaluación**

El Comité Consultivo de Seguimiento y Evaluación, estará compuesto por miembros de los distintos organismos que intervienen en los Programas Operativos tanto a nivel nacional y

regional como comunitario. Asimismo, se podrán incorporar a las reuniones del mismo los expertos independientes que se estime oportuno en función de los temas a analizar.

Las funciones de este Comité Consultivo sobre Seguimiento y Evaluación serán las siguientes:

1. Elaborar y valorar un Informe Anual del MENR.
2. Valorar la necesidad de emprender alguna evaluación on-going.
3. Velar por la calidad del sistema de seguimiento.

No obstante, la composición y funciones de dicho Comité se deberán definir en un Reglamento de Funcionamiento interno a elaborar una vez haya sido aprobado formalmente el Marco Estratégico nacional de Referencia.

El contenido del Informe anual del MENR incorporará, al menos, los siguientes elementos:

- Una exposición de los indicadores operativos y de los indicadores estratégicos, así como una exposición de los indicadores de evaluación cuando éstos estén disponibles. Dicha exposición incluirá el valor absoluto de cada indicador, el grado de cumplimiento del mismo en la ejecución y el grado de cumplimiento de coste unitario).
- Contribución del conjunto de Programas Operativos al MENR.
- Conclusiones sobre la calidad del sistema de seguimiento y sobre las principales desviaciones operativas y/o estratégicas de los Programas operativos.

#### **5.4.2. Definición de Indicadores**

El documento “Elementos clave para un sistema de seguimiento y evaluación continua” se puede considerar como un anexo a este Plan de Evaluación en el que se listan y detallan tres tipos de indicadores:

##### *Indicadores Estratégicos*

Son indicadores de contexto y de impacto definidos en el Marco Estratégico Nacional de Referencia a nivel de eje prioritario. Son indicadores útiles para la realización del seguimiento anual de los efectos buscados sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente por cada eje prioritario.

Sus metas se cuantificarán inicialmente para el año 2010 y serán objeto de un seguimiento anual por parte de la autoridad de gestión.

Se propondrán aproximadamente cinco por eje Prioritario entre los cuales se deberán elegir para cada PO los más pertinentes en función de los Temas Prioritarios desarrollados, y se incluirán para cada eje indicadores de las dos prioridades horizontales.

##### *Indicadores Operativos*

Son indicadores útiles para la realización del seguimiento anual de los progresos físicos (realizaciones), y en algunos casos, del empleo creado y mantenido (resultado e impacto).

Sus metas se cuantificarán para los años 2010 y 2013 y serán objeto de un seguimiento anual por parte de los gestores de las actuaciones.

Se propondrán tres o menos por cada Tema Prioritario y, en la medida de lo posible con carácter agregable por eje. Se incluirán para cada eje indicadores de las dos prioridades horizontales.

#### *Indicadores de evaluación*

Son indicadores útiles para el análisis de las relaciones causa-efecto entre las actuaciones realizadas (realizaciones) y los avances estratégicos (resultados e impacto); fundamentalmente serán indicadores de resultado.

Su definición y metodología de elaboración deberá ser fruto de un estudio específico de cada eje, lo cual dará lugar a un Marco Común de Trabajo para la elaboración de los Indicadores de Evaluación. El seguimiento de dichos indicadores se realizará con carácter puntual mediante trabajo de campo.

Los momentos de elaboración serán:

- En el año 2008 referido a las realización de 2007: *Test y primer balance estratégico*.
- En el año 2009 referido a las realización de 2008: *Informe Seguimiento Estratégico 09*.
- En el año 2012 referido a las realización de 2011: *Informe Seguimiento Estratégico 12*.
- Cuando se realice una evaluación on-going.

#### **5.4.3. Actividades específicas de evaluación**

- *Lista indicativa de las evaluaciones*

Evaluación de prioridad ambiental en el 2008.

El Comité Consultivo de Seguimiento y Evaluación deberá valorar si es necesaria alguna Evaluación específica adicional o si es necesario realizar evaluaciones del Programa Operativo en años distintos de los propuestos.

- *Metas de las evaluaciones*

Aportar información sobre la capacidad del Programa de incidir sobre las metas estratégicas planteadas inicialmente.

- *Principales preguntas a responder en las evaluaciones*

A determinar por el Comité Consultivo de Seguimiento y Evaluación en cada caso concreto. Con carácter general deberán responder a las siguientes preguntas:

- Grado de ejecución financiera y previsiones de cumplimiento.
- Eficacia física y eficiencia de las actuaciones.
- Resultados alcanzados (indicadores de evaluación).
- Evolución del contexto e incidencia del Fondo de Cohesión.
- Conclusiones y recomendaciones.

- *Uso potencial de la Evaluación*

La toma de decisiones sobre potenciales reprogramaciones de carácter operativo o estratégico.

Por tanto, la concreción del Plan de Evaluación en actividades concretas y en metodologías concretas corresponderá al Comité Consultivo de Seguimiento y Evaluación, que deberá reunirse en el primer semestre de 2007 para alcanzar dicha concreción. No obstante, dada la metodología a aplicar de Evaluación continua, la labor de dicho Comité también deberá ser continua, evaluando futuras necesidades y dando respuesta a las cuestiones que puedan surgir en el desarrollo y la ejecución del Programa Operativo que, a comienzos del período de programación, son difíciles de prever.

## **5.5. PUBLICIDAD E INFORMACIÓN**

De acuerdo con los artículos 60 y 69 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006, el Estado y la Autoridad de Gestión darán a conocer las operaciones y el Programa Operativo objeto de cofinanciación. Dicha información irá dirigida a los ciudadanos de la Unión Europea y a los beneficiarios con la finalidad de destacar el papel desempeñado por la Comunidad y garantizar la transparencia de la ayuda procedente del Fondo de Cohesión.

La Autoridad de Gestión del Programa Operativo será la responsable de la publicidad de conformidad con las disposiciones de aplicación del presente Reglamento así como del Reglamento por el que se fijan las normas de desarrollo.

La Autoridad de Gestión redactará un plan de comunicación en el que se tendrá en cuenta:

- Los objetivos y los grupos de destinatarios.
- La estrategia y el contenido de las medidas de información y publicidad destinadas a los beneficiarios potenciales, a los beneficiarios y al público en general.
- El presupuesto indicativo para la aplicación del plan.
- Los Organismos responsables de la aplicación de las medidas de información y publicidad.
- Indicación del modo en que han de evaluarse estas medidas.

La Autoridad de Gestión deberá garantizar la amplia difusión del Programa Operativo, con información sobre las contribuciones financieras y su puesta a disposición de todas las partes interesadas.

Se asegurará de que las medidas de información y publicidad se apliquen de conformidad con el plan de comunicación. Asimismo será responsable de la organización de las siguientes medidas:

- Una actividad informativa importante relativa a la publicidad del lanzamiento del Programa Operativo.
- Al menos una actividad informativa anual importante, en la que se presenten los logros del Programa Operativo, incluidos los proyectos importantes.

- Izamiento de la bandera europea durante una semana, a partir del 9 de mayo, delante de los locales de la Autoridad de Gestión.
- De acuerdo con el artículo 4 del Reglamento 1828/2006 de aplicación, la Autoridad de Gestión comunicará al Comité de Seguimiento del Programa los puntos siguientes:
  - el plan de comunicación y los avances en su aplicación;
  - las medidas de información y publicidad llevadas a cabo;
  - los medios de comunicación utilizados.
- Publicación, electrónica o por otros medios, de la lista de beneficiarios, los nombres de las operaciones y la cantidad de fondos públicos asignada a las operaciones.

Los Beneficiarios serán responsables de:

- Informar al público de la ayuda obtenida del Fondo de Cohesión.
- Colocar una placa explicativa permanente, visible y de gran tamaño una vez realizada la operación, cuando se cumplan las condiciones exigidas por los Reglamentos.
- Durante la ejecución de la operación, el beneficiario colocará un cartel en el lugar de las operaciones, cuando se cumplan las condiciones exigidas por los Reglamentos.

Los informes anuales y el informe final de ejecución de un programa operativo a los que se refiere el artículo 67 del Reglamento (CE) nº 1083/2006 incluirán:

- a) ejemplos de medidas de información y publicidad del programa operativo llevadas a cabo en el marco de la aplicación del plan de comunicación;
- b) las disposiciones relativas a las medidas de información y publicidad relativas a la publicación, electrónica o por otros medios, de la lista de beneficiarios, los nombres de las operaciones y la cantidad de fondos públicos asignada a las operaciones, incluida, en su caso, la dirección electrónica en la que pueden encontrarse los datos en cuestión;
- c) el contenido de cualquier modificación importante del plan de comunicación.

La Autoridad de Gestión podrá crear redes comunitarias a fin de garantizar los intercambios de buenas prácticas, incluidos los resultados de la aplicación del plan de comunicaciones, así como de los intercambios de experiencia en la aplicación de las medidas de información y publicidad.

Toda la información disponible se difundirá a través de la página web de la Dirección General de Fondos Comunitarios.

## **5.6. COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS FONDOS**

Aunque en este periodo se amplía el campo de actuación del Fondo de Cohesión, sólo se financiarán actuaciones en los ámbitos de transporte y medio ambiente y desarrollo sostenible, excluyéndose las actuaciones de eficiencia energética y energías renovables que se financiarán con el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

En función del tipo de actuaciones cofinanciadas por el Fondo de Cohesión se produce una complementariedad con el FEDER y el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER). Aunque destacar que si bien el Fondo de Cohesión se dirige a la contribución de la cohesión territorial, FEDER lo hace hacia la política estructural y FEADER hacia la política de desarrollo rural.

La complementariedad con FEDER se produce en los dos ejes de transporte y medio ambiente y desarrollo sostenible, mientras que con FEADER sólo se produce con el eje de medio ambiente. Sin embargo, esta complementariedad y coherencia no supone un solapamiento de ayudas sobre las mismas intervenciones.

En cuanto al sector de transporte, al limitarse a las Redes Transeuropeas, no se produce solapamiento con actuaciones llevadas a cabo en las regiones del Objetivo de Competitividad regional y Empleo. No obstante, en las regiones Phasing-in se pueden financiar tanto actuaciones de accesibilidad a las Redes como las propias redes.

En las regiones del objetivo de Convergencia, en ambos ejes, y en el eje de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de las regiones Competitividad regional y Empleo, pueden existir actuaciones complementarias entre FEDER y Fondo de Cohesión, como las que se incluyen como Eje 4, pero sin solaparse, ya que la coordinación se produce desde la fase de programación en el Marco Estratégico Nacional de Referencia y en el presente Programa, y en las fases de ejecución y seguimiento, a través de los mecanismos de coordinación previstos en las modalidades de aplicación, tales como el Comité Consultivo sobre Seguimiento y Evaluación y el Sistema Informático de Gestión.

En relación a FEADER, el solapamiento no se produce en la medida que las actuaciones, incluidas las de "Mejora del medio ambiente y del entorno natural", están enmarcadas en la política de desarrollo rural y está centrada como beneficiarios en los agricultores y los agentes económicos que toman parte en la diversificación de la economía rural.

## **5.7. INCIDENCIA DEL PROGRAMA SOBRE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES**

El artículo 16 del Reglamento general (CE) nº 1083/2006 establece como uno de los principios aplicables a las ayudas, la igualdad entre hombre y mujeres y no discriminación. Así determina, que los Estados Miembros y la Comisión velarán por promover la igualdad entre hombres y mujeres y la integración de las cuestiones de género en las diferentes etapas de la ejecución de los Fondos.

Desde la redacción del Programa Operativo, este principio se ha tenido en cuenta, ya que, si bien el tipo de ejes y medidas incluidas no persiguen directamente la igualdad de oportunidades al no considerarse acciones relacionadas con aspectos como: educación, empleo, conciliación de vida laboral y familia, o competitividad económica, por ejemplo, sí es cierto que el beneficio social deseado, será positivo para toda la población, sin ningún tipo de discriminación.

## **5.8. PRINCIPIO DEL PARTENARIADO**

Uno de los objetivos de la nueva programación es el fomento de la cooperación entre los agentes y niveles de la administración en la preparación, ejecución, seguimiento y evaluación de los programas operativos.

Así, tanto las Orientaciones Estratégicas Comunitarias, el Marco Estratégico Nacional de Referencia y el Programa Nacional de Reformas hacen constantes referencias a la participación de las distintas administraciones en sus diferentes actuaciones.

Coherentemente, el presente Programa Operativo se ha elaborado a través de un proceso participativo, liderado por el Ministerio de Economía y Hacienda, en el que además de las reuniones mantenidas con la Oficina Económica de Presidencia del Gobierno se han celebrado reuniones de trabajo con los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, además de solicitar información a las Comunidades Autónomas y a otros agentes.

En dichas reuniones se han recogido las principales necesidades y a partir de ahí se han elaborado las estrategias y seleccionado las actuaciones prioritarias indicativas y lista indicativa de grandes proyectos.

Por otro lado, se prevé que en la realización del primer Comité de Seguimiento se debatan y definan con más detalle los criterios de selección.

**CAPÍTULO VI: ASIGNACIÓN FINANCIERA**

Se recogen a continuación los cuadros correspondientes a los Planes de Financiación del Programa Operativo según modelos del Anexo XVI del Reglamento (CE) nº 1828/2006.

**PLAN DE FINANCIACIÓN DEL PROGRAMA OPERATIVO QUE INCLUYE LOS COMPROMISOS ANUALES DE CADA FONDO EN EL PROGRAMA OPERATIVO**

Referencia del programa operativo (número de CCI): 2007ES16UPO004

Año por fuente del programa, en euros:

Objetivo	Fondos Estructurales (FEDER) CONVERGENCIA (1)	Fondo de Cohesión (2)	Total (3) = (1)+(2)
2007	159.897.231	1.270.265.976	1.430.163.207
2008	163.095.177	917.767.168	1.080.862.345
2009	166.357.080	550.660.301	717.017.381
2010	169.684.222	280.836.753	450.520.975
2011	173.077.906	229.162.791	402.240.697
2012	176.539.464	175.309.535	351.848.999
2013	180.070.253	119.210.484	299.280.737
<b>Total (2007-2013)</b>	<b>1.188.721.333</b>	<b>3.543.213.008</b>	<b>4.731.934.341</b>

**PLAN DE FINANCIACIÓN DEL PROGRAMA OPERATIVO QUE INCLUYE, EN RELACIÓN CON LA TOTALIDAD DEL PERÍODO DE PROGRAMACIÓN, EL IMPORTE DE LA DOTACIÓN FINANCIERA TOTAL DE CADA FONDO EN EL PROGRAMA OPERATIVO, LA CONTRAPARTIDA NACIONAL Y EL PORCENTAJE DE REEMBOLSO POR EJE PRIORITARIO**

Referencia del programa operativo (número de CCI): 2007ES16UPO004

Ejes prioritarios por fuente de financiación (en euros):

	Fondo	Financiación comunitaria	Contrapartida nacional	Desglose indicativo de la contrapartida nacional		Financiación subvencionable total	Tasa de cofinanciación	Para información	
		(a)	(b) = (c) + (d)	Financiación pública nacional [c]	Financiación privada nacional (d)	(e) = (a)+(b)	(f) = (a) / [e]	Participación del BEI (*)	Otra financiación
Eje 1	Cohesión	1.597.905.643	399.476.411	399.476.411	0	1.997.382.054	80%	SI	
Eje 2	Cohesión	1.892.159.170	473.039.792	473.039.792	0	2.365.198.962	80%		
Eje 3	Cohesión	53.148.195	13.287.049	13.287.049	0	66.435.244	80%		
Eje 4	FEDER (convergencia)	1.188.721.333	297.180.333	297.180.333	0	1.485.901.666	80%	SI	
<b>Total</b>		<b>4.731.934.341</b>	<b>1.182.983.585</b>	<b>1.182.983.585</b>	<b>0</b>	<b>5.914.917.926</b>	<b>80%</b>	<b>SI</b>	

(\*) Participación del BEI en la financiación de proyectos de transportes:

1. Alta Velocidad Ferroviaria: En el marco del protocolo firmado por el Ministerio de Fomento y el BEI en octubre de 2002, existe una línea de crédito por 4.000 millones de euros para la financiación de los siguientes proyectos:

a. LAV Madrid-Barcelona-Figueras (2.500 M€) ; b. LAV Córdoba-Málaga (1.000 M€); c. LAV Madrid-Valladolid (500 M€)

En junio de 2006 se firmó un nuevo protocolo entre el Ministerio de Fomento, el BEI y el ADIF para el periodo 2007/ 2013 por un importe de 2.000 millones de euros sin especificar por el momento el reparto por proyectos.

2. Puertos: De las Autoridades Portuarias que se prevé reciban financiación del Fondo de Cohesión en el próximo periodo, tienen concedidas líneas de crédito para la financiación de sus inversiones: A Coruña (130 M€); Valencia (170 M€) y Gijón (250 M€).

**Desglose indicativo de la contribución comunitaria por categorías en el programa operativo (según modelo del Anexo II, parte B, del Reglamento (CE) 1828/2006)**

Nº de referencia de la Comisión: 2007ES16UPO004

Denominación del programa: FONDO DE COHESIÓN - FEDER

Fecha de la última decisión de la Comisión relativa al programa operativo en cuestión:  
.../.../...

(en euros)

<i>Tema prioritario</i>		<i>Tipo de financiación</i>		<i>Territorio</i>	
Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)
17	2.283.626.976	01	4.731.934.341	01	709.790.151
27	10.000.000			02	709.790.151
28	3.000.000			03	0
30	490.000.000			04	2.365.967.171
44	375.000.000			05	473.193.434
45	480.000.000			06	0
46	905.159.170			07	473.193.434
48	19.000.000			08	0
50	14.000.000			09	0
51	10.000.000			10	0
52	8.000.000				
53	70.000.000				
54	11.000.000				
85	27.148.195				
86	26.000.000				
<b>TOTAL</b>	<b>4.731.934.341</b>	<b>TOTAL</b>	<b>4.731.934.341</b>	<b>TOTAL</b>	<b>4.731.934.341</b>

(\*) La atribución de códigos a las categorías en relación con cada dimensión se hace utilizando la clasificación estándar.

(\*\*) Importe de la contribución comunitaria estimado para cada categoría.

## **CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN EX - ANTE**

La realización de la evaluación previa del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER ha servido para actualizar y complementar todos los contenidos del Programa, tanto desde el análisis del punto de partida como de la coherencia, calidad del diagnóstico y pertinencia de la estrategia. Asimismo, se han tenido en cuenta en el Programa los análisis del seguimiento, resultados esperados y valor añadido.

### **Resumen ejecutivo**

La incorporación del Fondo de Cohesión (FC) al proceso de programación de los Fondos Estructurales ha permitido integrar el diseño de las actuaciones del FC dentro de una lógica estratégica, en cuya concepción han participado los distintos organismos de la Administración General del Estado con competencias en las futuras actuaciones, así como las Comunidades Autónomas.

Así, el Programa responde a los diagnósticos sectoriales de transportes y medio ambiente, a través de una estrategia derivada del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y del Plan AGUA, que se complementa con actuaciones concretas en materia de medio ambiente centradas en el ámbito de los residuos y la prevención de riesgos naturales.

PEIT y Plan AGUA constituyen el eje 2 del Programa Nacional de Reformas (PNR), por lo que la coherencia entre éste y el PO del Fondo de Cohesión está garantizada. Al mismo tiempo, el PNR supone el plan de acción en respuesta a los requerimientos de la Estrategia de Lisboa y Gotemburgo, y es uno de los pilares del Marco Estratégico Nacional de Referencia. Consecuentemente, la coherencia entre unos y otros se basa en una articulación en cadena, generalizada para toda la programación de los fondos comunitarios en España.

Internamente, el Programa se estructura a través de un conjunto de objetivos intermedios agrupados en torno a sus tres ejes prioritarios de actuación (Redes Transeuropeas de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y Asistencia Técnica), que responden de manera equilibrada a las debilidades señaladas en el diagnóstico, y que aprovechan y potencian las fortalezas existentes. Tan sólo el ámbito energético carece de atención en el PO, debido a la decisión de concentrar las actuaciones correspondientes en el ámbito del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), siendo por tanto complementarias ambas programaciones. Hay que destacar un cuarto eje en Redes Transeuropeas de Transporte en regiones objetivo Convergencia, que si bien responde a los mismos objetivos que el Eje 1, es financiado por FEDER en lugar del Fondo de Cohesión. Debido a que las actuaciones previstas se desarrollarán en regiones diferentes, no habrá solapamiento de los fondos.

En cuanto a la articulación interna, los objetivos establecidos guardan un adecuado equilibrio entre ellos, de modo que se pueden identificar aquellos que, por su carácter estratégico o de elevada influencia, constituirán los pilares del PO y aquellos otros que, sin ser menos importantes, se aprovecharán del impulso de los anteriores.

Sin embargo, existen diferencias entre la calidad de la programación en el ámbito medioambiental y el de los transportes, ya que el segundo se presenta más equilibrado en las interacciones entre los distintos objetivos, mientras que en el campo del medio ambiente se abordan temas con un elevado grado de independencia entre ellos.

La atención que reciben las prioridades horizontales (Igualdad de Oportunidades y medio ambiente) es mejorable, integrándolas con más atención en un sistema de seguimiento y evaluación que, por otra parte, es correcto y responde a las demandas de la Comisión Europea y las especificidades establecidas en el MENR. Las actuaciones del Fondo de Cohesión son de tipo estructural y no están focalizadas a segmentos concretos de la población. Por su parte, es importante reforzar el seguimiento de las consideraciones medioambientales en la ejecución de las actuaciones de transportes.

En cuanto a los riesgos de ejecución, y teniendo en cuenta el desarrollo de las actuaciones 2000-2006, cabe señalar el riesgo de liberación automática de compromisos (n+2) que podrían causarse por acumulación de fondos en los primeros años de desarrollo del PO, dado el bajo porcentaje de ejecución financiera en que se encuentran ciertas actuaciones principalmente en materia de abastecimiento de aguas. En este sentido, en el caso de grandes proyectos de transporte, se ha priorizado la financiación de proyectos maduros con objeto de cumplir con la senda financiera propuesta. Este elevado grado de avance podrá compensar el riesgo de absorción de fondos de los proyectos medioambientales, cuya ejecución en muchos casos no ha comenzado.

Por último, y en relación con el Valor Añadido Comunitario, hay que señalar que el gasto total previsto por el Programa (4.732 M€ de los cuales 3.543 M€ corresponden al Fondo de Cohesión y 1.189 M€ a FEDER) se sumará a las actuaciones de los programas PEIT y AGUA .

Los fondos comunitarios destinados a actuaciones de transportes a través de este Programa no supondrán financieramente una cuantía determinante para la ejecución de las actuaciones previstas, sin embargo, sí que representa una ayuda fundamental para el cumplimiento de los objetivos intermedios de ejecución, permitiendo tener finalizados proyectos en plazos más cortos a los inicialmente previstos.

### **Balance del ejercicio 2000-2006**

El Fondo de Cohesión, en el periodo 2000-2006, ha aportado ayuda financiera a proyectos en los sectores siguientes:

- Proyectos medioambientales que participen en la consecución de los objetivos del Tratado de la CE y, en particular, los proyectos que coincidan con las prioridades en materia de política comunitaria medioambiental establecidas por los planes de acción medioambiental y de desarrollo sostenible pertinentes.
- Proyectos de infraestructura de transporte destinado a establecer o a desarrollar las infraestructuras de transporte tal como son definidas por las directrices de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y particularmente los proyectos prioritarios.

El sector de los transportes ha representado algo más de la mitad (51,3 %) del total de la ayuda aprobada del Fondo de Cohesión. Con objeto de mejorar el equilibrio modal, se ha dado prioridad a los proyectos ferroviarios, en línea con las orientaciones de la Comisión, dedicándose un 73% del Fondo, dentro del ámbito de transportes, al sector ferroviario.

En el sector de los transportes, la ayuda comunitaria se ha implementado de manera coordinada a través de diversos instrumentos, tales como el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), los programas relativos a las redes transeuropeas o los préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI). El apoyo financiero

procedente de estos instrumentos se ha dirigido esencialmente a la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T).

El sector del medio ambiente ha representado algo menos de la mitad (48,7 %) del total de ayuda aprobada del Fondo de Cohesión. Los proyectos financiados con cargo al Fondo de Cohesión han contribuido a la consecución de los objetivos generales de la política medioambiental en relación con el desarrollo sostenible, especialmente en lo que respecta a los ámbitos prioritarios del sexto programa de acción, a saber, la gestión de los recursos naturales y de los residuos, así como las inversiones encaminadas a limitar los efectos en el cambio climático.

La aplicación del Fondo de Cohesión ha sido prioritaria en el sector del saneamiento y depuración de aguas residuales, dedicándose un 46,5% de la ayuda aprobada en el ámbito del Medio Ambiente. Los proyectos de abastecimiento de agua y de gestión de los residuos han sido los otros dos pilares fundamentales de aplicación del Fondo en dicho ámbito, con un 28% y un 24,7% del total de Medio Ambiente.

Durante la ejecución de los proyectos correspondientes al periodo 2000-2006 se han detectado los siguientes problemas:

- Rigidez en los procedimientos de gestión del Fondo, debido, principalmente, a la necesidad de evaluación y aprobación por separado de los proyectos por parte de la Comisión. Cada proyecto tiene una Decisión de Concesión independiente. Consecuentemente, se produce un retraso en la ejecución de los proyectos y una rigidez financiera debida al compromiso independiente de la ayuda en cada proyecto. Esto se ha visto incrementado por la limitación impuesta por la Comisión acerca de la imposibilidad de realizar segundas modificaciones en las Decisiones de Concesión exceptuando las debidas a fuerza mayor. Este sistema ha provocado casos de no absorción de los compromisos de ayuda establecidos en Decisiones, disminuyendo la efectividad en la aplicación del Fondo.
- Durante el periodo 2000-2006, se han producido cambios en la normativa nacional y comunitaria que han ocasionado modificaciones en los proyectos a mitad de ejecución, o incluso finalizados. Debido a la rigidez descrita anteriormente, ha provocado dificultades en la absorción de los compromisos establecidos.
- A lo largo del periodo 2000-2006 se han establecido nuevas exigencias en la gestión y control de los proyectos cofinanciados que han dificultado su correcta ejecución.

La colaboración y cooperación entre todos los actores del sistema (Comisión Europea, Autoridades de Gestión y Pagos, Organismos Intermedios y Ejecutores) han permitido solventar estas dificultades alcanzando el compromiso del total de los recursos disponibles del Fondo de Cohesión para el periodo 2000-2006.

El grado de ejecución financiera alcanzado al final del año 2006 equivale al 75% de lo aprobado para el periodo. Sin embargo, la cifra real de ejecución física es algo superior a la financiera, ya que los proyectos que han certificado hasta el 80% de su presupuesto total no remiten nuevas certificaciones hasta la correspondiente al saldo, es decir, una vez finalizado el proyecto.

El grado de ejecución, sin ser excesivamente elevado, tan sólo presenta retrasos llamativos en ciertas actuaciones medioambientales lo que puede afectar a la programación 2007 – 2013 al solaparse ejecuciones pendientes con nuevos compromisos del nuevo periodo.

### **Calidad del diagnóstico**

El diagnóstico recoge de manera amplia la situación de España en relación con el contenido del Programa, y se puede concluir que es sólido, está bien argumentado y resulta equilibrado en su presentación. Por otro lado, la situación analizada es muy similar a la que se presenta en el resto de la UE, descrita y valorada en el Libro Blanco del Transporte de 2001.

Por su parte, la matriz de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO) sintetiza adecuadamente el diagnóstico, resaltando las principales conclusiones obtenidas en él.

La estrategia de este Programa se expresa a través de dos objetivos principales coincidentes con dos de las medidas dispuestas en las Directrices Estratégicas Comunitarias:

- a. Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte.
- b. Reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y crecimiento.

Estos objetivos principales se articulan a través de una serie de objetivos intermedios estructurados, de manera sectorial, a través de los ejes del PO.

#### Ferrocarriles

- 1) Desarrollo de una función central del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías.
  - Definición de una red de transporte ferroviario de mercancías que satisfaga los requisitos de la Directiva Europea 2001/16/CE de interoperabilidad; incluyendo infraestructuras lineales e instalaciones. Promover la intermodalidad.
  - Incremento de la accesibilidad del conjunto del territorio.
- 2) Establecimiento de una red de altas prestaciones.
- 3) Reducción del tiempo total de viajes interurbanos.
- 4) Aumentar la participación del transporte ferroviario en el transporte de carga de media y larga distancia.

#### Transporte marítimo y puertos.

- 5) Progresiva especialización y cooperación interportuaria.
  - Fortalecimiento de mecanismos de cooperación con otros puertos europeos.
- 6) Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad.
  - Favoreciendo la integración de los principales puertos en las grandes cadenas de transporte internacional y en las nuevas "autopistas del mar.
- 7) Desarrollo del cabotaje marítimo, en el ámbito nacional y europeo.
  - Mediante el desarrollo de infraestructuras y de sistemas de gestión específicos.
- 8) Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos.

#### Abastecimiento de agua

- 9) Disponer de los recursos necesarios
- 10) Garantizar que el agua suministrada tenga los requisitos de calidad
- 11) Aumentar la garantía de suministro

#### Saneamiento y depuración

- 12) Garantizar un elevado nivel de protección de las aguas superficiales y subterráneas
- 13) Asegurar la completa aplicación de la Directiva Marco sobre aguas
- 14) Fomentar la reutilización de las aguas tratadas
- 15) Desarrollar las infraestructuras previstas en los instrumentos de planificación y gestión

#### Residuos

- 16) Prevención de la generación de residuos y de sus efectos nocivos
- 17) Fomentar la recuperación de los residuos mediante reciclado, reutilización o acondicionamiento.
  - Eliminación final en vertedero seguro, limitando los residuos para los cuales no exista posibilidad de recuperación

#### Prevención de riesgos

- 18) Mejora de los instrumentos de gestión y los medios de extinción de incendios.
  - Establecer instrumentos de gestión forestal en materia de prevención, vigilancia y extinción.
  - Tratar de eliminar los grandes incendios, mejorando los medios de extinción.

#### **Relación entre las debilidades y los objetivos intermedios**

Los objetivos intermedios responden de manera equilibrada a las debilidades señaladas en el diagnóstico, y aprovechan y potencian las fortalezas existentes.

En el ámbito de los transportes, teniendo en cuenta que los ferroviarios afectan a la totalidad del territorio mientras que los marítimos se reducen a aquellos territorios con costa, resulta lógico que sean los objetivos vinculados a los ferrocarriles los que presentan un mayor efecto sobre las debilidades detectadas.

En cualquier caso, todas las debilidades del diagnóstico están atendidas por, al menos, tres de los objetivos del Programa. De manera específica, son *el aumento de la movilidad; la necesidad de facilitar la accesibilidad a las cadenas de transporte intermodal europeo; y atender la demanda creciente de transporte*, las debilidades que reciben mayor atención.

En este sentido, hay tener en cuenta que no es importante únicamente la atención de los objetivos a las debilidades, sino el efecto combinado que sobre éstas tendrán: la intermodalidad, la conexión a redes europeas y la permeabilidad fronteriza serán puntos que mejorarán aún más por el efecto combinado de la consecución de diferentes objetivos.

En el ámbito medioambiental, y por la especial situación en la que se encuentra España, destaca la intensidad con la que los objetivos de este eje del Programa atienden a la situación con respecto al agua. Le siguen en orden de importancia, la contaminación del

medio físico y la protección de la biodiversidad, aunque lo cierto es que tanto las debilidades como los objetivos guardan una alta relación entre ellos.

En cualquier caso, todas las debilidades detectadas en el diagnóstico reciben atención en el Programa, con la salvedad de la vinculada al consumo de energía, que ha decidido atenderse en el marco de la programación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), evitando así la duplicidad de actuaciones y atendiendo a los principios de concentración y complementariedad.

Los objetivos del Programa en materia ambiental distribuyen su efecto entre las debilidades de manera coherente a los temas a los que corresponden: abastecimiento y depuración de aguas; prevención de la generación de residuos y recuperación de los mismos; y mejora de los sistemas de prevención y extinción de incendios.

En resumen, se puede concluir que los objetivos establecidos por la estrategia del Programa son los adecuados para atender las principales debilidades indicadas en el diagnóstico, aprovechando para ello las sinergias existentes entre ellos, e incluso las que se generan entre objetivos de diferentes ejes.

### ***Relación entre las fortalezas y los objetivos intermedios.***

En el ámbito de los transportes, las fortalezas señaladas por el diagnóstico se centran en la red de transportes, la integración en el sistema europeo y la posición clave en los flujos internacionales de transporte marítimo.

Puesto que las actuaciones previstas se dividen entre ferroviarias y portuarias, lógicamente son las fortalezas relacionadas con la red de transportes y el transporte marítimo las que se ven atendidas de manera más directa por la estrategia del Programa. Sin embargo, al estar influenciada por los objetivos de los dos grupos de actuaciones, la *integración en el sistema europeo de transportes disminuyendo las disparidades regionales*, es la fortaleza que se verá más apoyada por el desarrollo del PO.

Por la parte del medio ambiente, todas las fortalezas se aprovechan a la hora de plantear la estrategia, con excepción de la importancia creciente de las energías renovables, que serán objeto de atención en el ámbito del FEDER, como ya se ha indicado anteriormente.

La dotación de infraestructuras y equipamiento, que en los últimos años ha pasado de ser una debilidad a convertirse en una fortaleza, verá completado su desarrollo al ser la que se verá potenciada a través de más objetivos, en coherencia con los objetivos del Fondo de Cohesión. Sus efectos positivos se dejarán notar también sobre el patrimonio natural y los espacios protegidos.

Aunque el desarrollo de energías renovables no es objeto de este Programa Operativo, se verá favorecido indirectamente por el fomento de la recuperación y valorización de residuos.

### **Análisis de la coherencia interna**

Evaluar la sinergia entre objetivos supone analizar el efecto que tiene cada objetivo del Programa sobre la consecución de los restantes. Esta capacidad de influir sobre el logro de otros objetivos diferentes puede producirse de dos maneras: bien por dependencia, o bien por influencia.

### **Coherencia interna de los objetivos relacionados con transporte.**

El establecimiento de una red ferroviaria de altas prestaciones y el aumento de la participación del transporte ferroviario en el transporte de carga de media y larga distancia son los objetivos influyentes del Programa, dada su capacidad de arrastre sobre los restantes y su sensibilidad inferior a la media. Serán, por tanto, fundamentales para el éxito del PO.

Dos objetivos ligados a las actuaciones en puertos, el desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad, y el desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos, son objetivos de baja influencia en los restantes, pero que son más sensibles que los demás, es decir, dependen del éxito de otros objetivos para alcanzar el suyo propio.

Por su parte, el desarrollo de una función central del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías es el objetivo más estratégico del Programa. Así, posee un elevado potencial multiplicador ya que se sitúa por encima de la media tanto en su influencia sobre los restantes, como en el grado en el que se ve influenciados por ellos. No sólo contribuirá a cumplir los restantes objetivos de su propio ámbito de actuación, sino será un elemento fundamental para conseguir el desarrollo de la intermodalidad y del acceso terrestre a los puertos.

Por último, dos objetivos ligados a las actuaciones en puertos, la especialización y cooperación interportuaria, y el cabotaje de corta distancia, junto a uno de ferrocarriles, reducción del tiempo total de viajes interurbanos, se configuran como objetivos independientes, ya que ni son especialmente influyentes, ni dependen excesivamente de los restantes, por lo que su desarrollo y el de los demás objetivos no están estrictamente vinculados.

De manera general, todos los objetivos del Programa complementan a otros aunque, lógicamente, puede identificarse un núcleo claro de interrelaciones entre los correspondientes a actuaciones de ferrocarriles y los de las actuaciones portuarias.

Se concluye, por tanto, que existe una solidez interna basada en relaciones ponderadas entre los objetivos, que resultan ligeramente más fuertes en torno a los dos temas que reciben atención prioritaria en la estrategia.

### **Coherencia interna de los objetivos relacionados con Medio Ambiente**

Los cuatro objetivos vinculados al saneamiento y la depuración son claramente estratégicos, dada su influencia sobre los restantes y su sensibilidad. El fomento de la recuperación de residuos mediante reciclado, reutilización o acondicionamiento es un objetivo con una influencia sobre los restantes superior a la media, y por tanto fundamental para el Programa.

El grado de independencia general de todos los objetivos es bastante alto, especialmente en prevención de riesgos, abastecimiento de agua y residuos. Consecuentemente:

- *Aumentar la garantía de suministro* recibe la clasificación de objetivo sensible, pues su dependencia de los restantes está por encima de la media y su capacidad de influencia es baja, aunque lo cierto es que su sensibilidad es relativamente baja.

- Los otros dos objetivos de abastecimiento, unidos a la *prevención de la generación de residuos*, y la *mejora de los instrumentos de gestión y los medios de extinción de incendios*, son claramente independientes.

En definitiva, las sinergias entre objetivos en el eje de medio ambiente no son tan claras ni tan homogéneas como ocurre en el ámbito de los transportes. El grado de influencia de los objetivos es muy variable y, de manera general, los objetivos resultan bastante independientes unos de otros, especialmente en lo que se refiere a la prevención de riesgos.

Pese a lo anterior, todos los objetivos se ven influenciados por alguno de los restantes. El bloque de saneamiento y la depuración de aguas, unido a la recuperación de residuos, se convierten en los objetivos clave a impulsar, sin olvidar la especial sensibilidad del objetivo de abastecimiento, derivada de la climatología del territorio.

### **Análisis de la coherencia externa.**

#### ***Coherencia con las Directrices Estratégicas Comunitarias***

Al tratarse de un programa centrado en dos sectores –transporte y medio ambiente-, su contribución a las DEC está limitada a las directrices de carácter más “estructural”, con la excepción de las fuentes de energía que, en España, han decidido abordarse desde el ámbito del FEDER.

A su vez, ambos ejes son complementarios pues, tal y como recoge la Estrategia Española de Cambio Climático, se opta por desarrollar e impulsar sistemas de transporte de pasajeros y mercancías “limpios”, impulsando el ferrocarril y el barco para sustituir el transporte terrestre, lo cual ayudará a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en España. Al mismo tiempo, el desarrollo de “infraestructuras medioambientales”, contribuirá a que el desarrollo español tenga lugar dentro de un marco de sostenibilidad.

En definitiva, del desarrollo del PO se puede esperar una contribución efectiva al desarrollo de las Directrices para la Política de Cohesión 2007 – 2013, estando esta contribución alineada con las prioridades establecidas por la Comisión para España.

#### ***Coherencia con el programa nacional de reformas.***

El Programa Operativo del Fondo de Cohesión-FEDER 2007 – 2013 responde en sus contenidos al PEIT y al Programa AGUA a través, respectivamente, de los ejes de transporte y medio ambiente. Además, de manera complementaria, el eje de medio ambiente incorpora actuaciones en materia de gestión de residuos y prevención de riesgos. Analizando el contenido específico de los ejes en relación al PNR se evidencia que:

#### **Transporte**

El conjunto de actuaciones previstas dan respuesta al objetivo de mejorar la capacidad existente, desarrollando un modo de transporte sostenible, intermodal y de menor impacto. Las actuaciones de ferrocarriles llevarán a cabo proyectos prioritarios de la Red Transeuropea, desarrollando una red ferroviaria de altas prestaciones.

Las actuaciones en puertos potenciarán las autopistas del mar incluidas en la Red Transeuropea y aumentarán la capacidad del sistema portuario.

## **Medio ambiente**

Se mejorará la racionalidad en el uso del agua, adaptándolo a los requerimientos de la sostenibilidad en el modelo de desarrollo.

En conclusión, el eje del PNR correspondiente a transporte y gestión de los recursos hídricos está directamente recogido en el Programa del Fondo de Cohesión y FEDER.

### **Análisis de la coherencia con las prioridades transversales.**

El documento Orientaciones para la Incorporación de la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres en las actuaciones del FEDER para el periodo 2007 – 2013 –Fases de Programación y Evaluación Previa-<sup>1</sup> no es plenamente válido para el análisis de un Programa del Fondo de Cohesión (y las actuaciones FEDER consideradas) debido al tipo de actuaciones que prevé (infraestructuras de transporte y medio ambiente), ya que éstas beneficiarán al conjunto de la población –y por tanto a las mujeres- en términos absolutos, a través de la contribución a la cohesión económica y social en un marco de desarrollo sostenible que no prevé actuaciones orientadas a colectivos específicos de la población.

Consecuentemente, el Programa no analiza una problemática de partida desagregable que permita el análisis específico de las necesidades de las mujeres, pues se trata de ámbitos de actuación estructurales que afectan por igual a toda la población. Así, ni diagnóstico, ni estrategia ni el contenido de los propios ejes abordan de manera específica la Igualdad de Oportunidades.

El sistema de indicadores tampoco recoge ninguno específico que permita llevar un seguimiento del impacto sobre las mujeres del PO. En este sentido, y aunque las actuaciones del Programa sean de tipo estructural y no dirigidas a segmentos concretos de la población, sí resultaría factible e interesante conocer el grado en el que las mujeres se ven beneficiadas de manera específica por su desarrollo. En concreto, se recomienda:

- Incluir como indicador operativo la tasa de cobertura (población directamente beneficiada) de las actuaciones desagregada por sexo.
- Incluir, en el Plan de Evaluación que se desarrolle, indicadores específicos de resultado e impacto de género como el incremento del uso de transporte público por mujeres o la ocupación femenina en los nuevos puestos de trabajo creados.
- Incluir este Programa Operativo dentro de la evaluación, prevista en 2010, sobre la integración del Principio de Igualdad de Oportunidades.

La componente medioambiental del Programa ha sido analizada específicamente a través del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica y, en concreto, mediante la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental y su consulta pública.

Las principales conclusiones por ejes son las siguientes:

- El eje de transporte resulta poco compatible con la conservación medioambiental debido, principalmente, a los impactos asociados a la construcción de nuevas infraestructuras cuya instalación repercute directamente sobre su entorno natural en

---

<sup>1</sup> Instituto de la Mujer, 2006.

términos de ocupación del suelo, afección al medio físico y biótico así como alteración del paisaje.

Sin embargo, es preciso tener en cuenta que la ausencia de estas infraestructuras, representaría un freno al desarrollo. Este es el motivo que hace del presente eje una necesidad de interés público de primer orden. Sin embargo, es necesario contar con un compromiso entre la inversión en infraestructuras y la minimización de los impactos asociados a las mismas, mediante su sometimiento a un estricto control por parte de las autoridades ambientales y la aplicación del principio básico de cautela o prevención.

- El eje de medio ambiente presenta actuaciones que requieren del desarrollo de infraestructuras (infraestructuras de abastecimiento y depuración de aguas; infraestructuras de tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos) que se consideran compatibles con la preservación medioambiental debido a la combinación de impactos ambientales cuya instalación repercute directamente sobre su entorno natural (luego serían poco compatibles) con otros que benefician a la sostenibilidad, el uso racional de los recursos y la minimización del impacto humano (luego son totalmente compatibles).

Al igual que en el caso del eje de transportes, es preciso tener en cuenta que las intervenciones en esta materia son necesarias para el desarrollo y la cohesión territorial. Por tanto, será primordial contar con un compromiso entre el desarrollo de infraestructuras y la minimización de los impactos asociados a las mismas.

Las actuaciones que no incluyen infraestructuras (Prevención, control y reducción de la contaminación; protección y regeneración del entorno natural; prevención de riesgos; promoción del transporte urbano limpio; promoción y protección de la biodiversidad; gestión de residuos) se consideran totalmente compatibles con los objetivos comunitarios y nacionales de protección ambiental y desarrollo sostenible. Además, las medidas incluidas en este eje presentan numerosas sinergias con los objetivos medioambientales de los Planes con implicaciones medioambientales, tanto de carácter nacional como comunitario, de modo que la ejecución de las mismas supone la unión de esfuerzos orientados hacia un mismo fin.

## **Coherencia financiera y riesgos de ejecución**

### ***Coherencia financiera***

La distribución presupuestaria responde a dos premisas fundamentales:

- Se concentra en atender a las necesidades prioritarias del Estado en las materias definidas por la política regional europea para el Fondo de Cohesión.
- Se concentra en los objetivos más influyentes para la consecución de los objetivos establecidos. El *establecimiento de una red ferroviaria de altas prestaciones* se ha valorado como un objetivo fundamental para el cumplimiento del PO. En este sentido la dotación financiera para la ejecución del mismo está acorde, correspondiéndole la mayor parte de la financiación. Por otro lado, los objetivos vinculados al saneamiento y la depuración también se han considerado estratégicos, dada su influencia sobre los restantes y su sensibilidad, siendo coherente con la distribución financiera al preverse que para esta categoría de gasto se destinarán cerca del 25% de los fondos.

En conclusión, las actuaciones consideradas como estratégicas en el análisis de la coherencia interna, se ven reflejadas adecuadamente en el plano financiero al formar parte de las categorías de gasto con una mayor dotación de fondos previstos.

### **Riesgos de ejecución**

Teniendo en cuenta que en el nuevo periodo de programación el PO del Fondo de Cohesión estará sujeto a regla de n+2 (liberación automática de compromisos<sup>2</sup>), pueden surgir problemas de ejecución financiera si se mantienen las causas que han motivado los retrasos actuales y por acumulación de fondos durante los primeros años de ejecución (los pendientes del periodo 2000-2006 y las primeras anualidades del periodo 2007-2013) de manera que se supere la capacidad de absorción financiera.

Los niveles de ejecución del periodo 2000-2006 señalan dificultades especiales para las actuaciones medioambientales y, en concreto, para las de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración. Esto puede aumentar el riesgo de absorción financiera ya que además de la fuerte concentración de los fondos del Programa los tres primeros años, pueden solaparse ejecuciones pendientes con compromisos del nuevo periodo.

El principal riesgo encontrado en el eje de transporte es que la senda financiera propuesta por el Fondo de Cohesión resulta muy exigente, generando posibles dificultades de absorción siendo necesario solapar inversiones los primeros años. El ritmo de inversión de los grandes proyectos es muy diferente a la programación financiera propuesta.

En este sentido hay que señalar que para la selección de los proyectos de transportes se han tenido en cuenta las Prioridades de la Comisión (Reglamento (CE) nº 1084/2006 del Consejo por el que se crea el Fondo de Cohesión y la decisión 1692/96/CE modificada en último lugar por la nº 884/2004/CE), y las orientaciones del Consejo Europeo de Gotemburgo de 2001.

Así, la relación de grandes proyectos seleccionados, pertenecen no solo a la Red Transeuropea de Transportes sino, además, a los proyectos prioritarios indicados. Se ha procurado seleccionar fases de proyectos ya iniciados en el periodo pasado con el fin de continuar con los trabajos y completar su ejecución y puesta en servicio.

En conclusión, se ha priorizado la financiación de proyectos maduros con objeto de cumplir con la senda financiera propuesta. Este elevado grado de avance compensará el riesgo de los proyectos medioambientales, cuya ejecución en muchos casos no ha comenzado.

### **Valor añadido Comunitario**

España ha mejorado notablemente su dotación de infraestructuras de transporte con respecto a la situación que existía antes de la entrada en la UE. El esfuerzo inversor de los últimos años, medido en términos de PIB, ha sido mayor que la media de la UE, lo que ha permitido ir convergiendo y superando el diferencial de dotación de capital público que nuestro país tenía a mediados de los 80 con respecto a Europa. A este esfuerzo inversor han contribuido de forma importante los fondos comunitarios, lo que señala la gran importancia que para España tiene la política de cohesión europea. Como ejemplo, en 2004 las inversiones cofinanciadas alcanzaron un 40% del total de las inversiones realizadas por

---

<sup>2</sup> Artículo 93 del Reglamento (CE) 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al FEDER, FSE y Fondo de Cohesión.

el Estado (Ministerio de Fomento y entes públicos asociados), elevándose hasta un 65% en las regiones Objetivo 1.

En el ámbito de infraestructuras hidráulicas, también hay que destacar las importantes inversiones realizadas en España en los últimos años, que han asegurado una mayor disponibilidad del recurso agua. Asimismo, se han extendido nuestros sistemas de saneamiento y depuración conforme a las exigencias comunitarias. Sin embargo, queda aún por completar el objetivo de calidad de este recurso, impuesto por la normativa de la Unión Europea, siendo necesario, además, abordar la reutilización del agua ya depurada. Los recursos hídricos están empezando a actuar como factor limitador para el desarrollo, ya que condicionan la localización de actividades en el territorio y se desaprovechan los potenciales aumentos de productividad derivados de la mejora de la racionalidad en el uso del agua. Esta situación se agrava especialmente cuando se producen situaciones de catástrofe natural como sequías, inundaciones, incendios o degradación costera.

El PEIT contempla unas inversiones de 248.892 millones de euros para el periodo 2005-2020. En términos de esfuerzo inversor, supone en torno al 1,5% del PIB como media a lo largo del período de vigencia del Plan. El ferrocarril es el gran protagonista del Plan ya que concentra más del 48% de las inversiones totales.

Los fondos comunitarios destinados a actuaciones de transportes a través de este Programa no supondrán financieramente una cuantía determinante para la ejecución de las actuaciones previstas, sin embargo, si que representa una ayuda fundamental para el cumplimiento de los objetivos intermedios de ejecución, permitiendo tener finalizados proyectos en plazos más cortos a los inicialmente previstos.

En conclusión, este Programa favorece la disponibilidad de infraestructuras básicas de transporte ferroviario, de agua, y de medioambiente, condiciones complementarias para garantizar el crecimiento económico.