Unión Europea

Programa Operativo de Fondo de Cohesión - FEDER

2007-2013

Fondo de Cohesión - FEDER

Fondo de Cohesión - Fondo Europeo de Desarrollo Regional

"Una manera de hacer Europa"

CAPÍTULO 0. INTRODUCCIÓN 5

0.1. BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FONDO DE COHESIÓN 5
I. Prioridades establecidas para acceder al Fondo 6
II. Aplicación del Fondo de Cohesión 8
III. Actuaciones más representativas (Fondo de Cohesión) 15
IV. Principales problemas en la ejecución del Fondo de Cohesión 18
0.2. BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FEDER 19
I. Andalucía 19
II. Extremadura 20
III. Galicia 22
IV. Castilla- La Mancha 23
0.3. IMPACTO DE LAS AYUDAS ESTRUCTURALES RECIBIDAS POR ESPAÑA .. 24

CAPITULO I: DIAGNÓSTICO Y DAFO 26

1.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTES EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO . 26
1.1.1. Análisis del sistema de transportes 26
1.1.2. Diagnóstico del sistema de transportes 33
1.2. EL MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO 38
1.2.1. Agua 39
1.2.2. Residuos 43
1.3. INDICADORES DE CONTEXTO 45
1.4. ANÁLISIS DAFO 53
1.4.1 Situación del modelo español de transportes 53
1.4.2. Situación medioambiental 54

CAPITULO II: ESTRATEGIA A SEGUIR PARA LA FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES 57

2.1. ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS COMUNITARIAS 57
2.2. SELECCIÓN DE ESTRATEGIAS 60
2.2.1. Transportes 61
2.2.1.1. Ferrocarriles 63
2.2.1.2. Transporte marítimo y puertos 64
2.2.2. Medio Ambiente 65
2.2.2.1. Abastecimiento 65
2.2.2.2. Saneamiento y depuración 66
2.2.2.3. Residuos 68
2.3. INTEGRACIÓN DEL PRINCIPIO DEL PARTENARIADO 70
2.4. COORDINACIÓN CON LOS PRINCIPIOS HORIZONTALES 71

CAPITULO III: EJES PRIORITARIOS Y DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES 73
3.1. EJE 1. TRANSPORTES RTE-T (FC) 73
3.1.1. Principales actuaciones 74
3.1.2. Criterios de selección 78
3.1.3. Indicadores estratégicos 80
3.1.4. Indicadores operativos 80

3.2. EJE 2. MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE (FC)..... 81
3.2.1. Principales actuaciones 81
3.2.2. Criterios de selección 85
3.2.3. Indicadores estratégicos 86
3.2.4. Indicadores operativos 87
3.3. EJE 3. MEDIO AMBIENTE, ENTORNO NATURAL, RECURSOS HÍDRICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS (FEDER) 87
3.3.1. Principales actuaciones 88
3.3.2. Indicadores operativos 89
3.4. EJE 4. TRANSPORTE Y ENERGÍA (FEDER) 90
3.4.1. Principales actuaciones 90
3.4.2. Indicadores operativos 91
3.5. EJE 5. ASISTENCIA TÉCNICA (FC) 92
3.5.1 Principales actuaciones 93
3.5.2. Indicadores operativos 94

CAPITULO IV: DISPOSICIONES DE APLICACIÓN 95

4.1. AUTORIDAD DE GESTIÓN (ARTÍCULO 60 DEL REGLAMENTO GENERAL)... 95
4.2. AUTORIDAD DE CERTIFICACIÓN (ARTÍCULO 61 DEL REGLAMENTO GENERAL) 98
4.3. AUTORIDAD DE AUDITORÍA (ARTÍCULO 62 DEL REGLAMENTO GENERAL)98
4.4. PROCEDIMIENTOS DE MOVILIZACIÓN Y CIRCULACIÓN DE FLUJOS FINANCIEROS: GESTIÓN FINANCIERA 99
4.3. SISTEMAS DE SEGUIMIENTO 102
4.4. COMITÉ DE SEGUIMIENTO 107
4.5. PLAN DE EVALUACION 111
4.6. PUBLICIDAD E INFORMACIÓN 113
4.7 FOROS DE COORDINACIÓN 114

CAPÍTULO V: ASIGNACIÓN FINANCIERA..... 117

CAPÍTULO VI. LISTADO INDICATIVO DE GRANDES PROYECTOS 122

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN EX - ANTE..... 125

7.1. RESUMEN EJECUTIVO 125
7.2. BALANCE DEL EJERCICIO 2000-2006 126
7.3. CALIDAD DEL DIAGNÓSTICO 128
7.4. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA INTERNA 131
7.5. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA EXTERNA. 132
7.6. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA CON LAS PRIORIDADES TRANSVERSALES 133
7.6. COHERENCIA FINANCIERA Y RIESGOS DE EJECUCIÓN 135
7.7. VALOR AÑADIDO COMUNITARIO 136
7.8. RESULTADO ESPERADOS DEL PROGRAMA OPERATIVO 137

CAPÍTULO VIII. COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS FONDOS 140

CAPÍTULO IX. COMPLEMENTARIEDAD CON LOS PROGRAMAS OPERATIVOS REGIONALES DEL FEDER. 141

CAPÍTULO X: MEMORIA AMBIENTAL 144

10.1. RESUMEN NO TÉCNICO DEL ISA. 144
10.2. ORGANIZACIÓN DE LA CONSULTA PÚBLICA. 145
10.3. INDICACIÓN DE RESPUESTAS Y EVENTUAL TOMA EN CONSIDERACIÓN EN EL PROGRAMA OPERATIVO REVISADO 146
10.4. ORGANIZACIÓN DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL. 151

CAPÍTULO 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 3250 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). Además se incluye, atendiendo al artículo 34.3 del Reglamento Nº 1083/2006 del Consejo, un eje de Transporte y otro de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible en el Objetivo de Convergencia, financiados por el FEDER.

Se trata en total de cinco ejes desarrollados 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".

0.1. 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 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 cumplían 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 el acceso a asistencia técnica, previstos en el Reglamento del Fondo de Cohesión.

Entre estas prioridades establecidas cabe destacar la relativa a los proyectos de medio ambiente urbano, contenidos en los siguientes tipos de actuaciones:

- Actuaciones de promoción de transporte urbano limpio.
  La renovación del parque de transporte público dirigida a la utilización de combustibles menos contaminantes o energía eléctrica supone un impacto positivo para la calidad atmosférica, y la minimización de las emisiones acústicas ligadas al transporte y de los residuos generados por esta actividad.

- Actuaciones que reduzcan las necesidades de transporte.

- Actuaciones que reduzcan los residuos, vertidos, emisiones y la contaminación, con especial atención a las emisiones a la atmósfera de gases con efecto invernadero.

Por último, es necesario incluir los proyectos de asistencia técnica que permiten preparar y/o seguir la realización de los proyectos de infraestructura.

Los proyectos de medio ambiente, para contribuir al cumplimiento de las directivas comunitarias, se han encuadrado en los análisis que se realizaron a principios del

periodo sobre los marcos estratégicos de tratamiento de residuos (nacional y por autonomía), de abastecimiento de aguas (nacional y por cuenca hidrográfica) y de saneamiento y depuración de aguas (nacional y por cuenca hidrográfica), como se indica en el capítulo "actuaciones más representativas".

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

II. Aplicación del Fondo de Cohesión

II.1. Distribución del Fondo

De acuerdo con el artículo D del Reglamento (CE) n° 1164/94 por el que se creó el Fondo de Cohesión y proporciona el marco de su ejecución, el pago de la ayuda financiera aprobada se efectúa con arreglo a los compromisos presupuestarios establecidos. Pueden revestir la forma de anticipos, pagos intermedios o saldo y corresponden a los gastos efectivamente realizados.

Los créditos de compromiso consignados en el presupuesto comunitario se conceden sobre la base de las decisiones de aprobación de proyectos y actuaciones. Los proyectos finalizados durante el periodo 2000-2006 que no absorbieron el total de la ayuda aprobada en decisión, se comprometieron de acuerdo con la ayuda absorbida, liberando presupuesto para aprobar decisiones adicionales hasta diciembre de 2006. En dicha anualidad, se ha terminado de comprometer la totalidad del presupuesto para el periodo 2000-2006, de acuerdo con las decisiones aprobadas vigentes.

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

Cifras en millones de euros

AYUDA COMPROMETIDA DEL PERÍODO 2000-2006				
Ámbito de actuación	Administración			Total
	CENTRAL	AUTONÓMICA	LOCAL	
MEDIO AMBIENTE				
ABASTECIMIENTO DE AGUA	1.389	139	130	1.658
SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	1.228	936	594	2.758
GESTIÓN DE RESIDUOS	83	849	504	1.436
OTROS*	2		32	34
Total MEDIO AMBIENTE	**2.702**	**1.924**	**1.260**	**5.886**
TRANSPORTES				
FERROCARRILES	4.541			4.541
PUERTOS	1.170			1.170
CARRETERAS	480			480
AEROPUERTOS	41			41
Total TRANSPORTES	**6.232**			**6.232**
TOTAL GENERAL	**8.934**	**1.924**	**1.260**	**12.118**

* Otros: Proyectos de Costas, Medio Ambiente Urbano y Asistencias Técnicas
Fuente: Subdirección General de Fondos de Compensación y Cohesión. Consulta aplicación Gaudí. Enero 2007.

a) Medio ambiente

El sector del medio ambiente ha representado algo menos de la mitad (48,6 %) 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 47% 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% del total de Medio Ambiente. El restante 1% corresponde a Proyectos de Costas, Medio Ambiente Urbano y Asistencias Técnicas.

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.

b) Transporte

El sector de los transportes ha representado algo más de la mitad (51,4 %) 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.

- Las grandes líneas de alta velocidad planteadas (Madrid-Barcelona-Frontera con Francia, 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.

- 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.

- 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.

c) Asistencia técnica

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 auditorias 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.

II.2. 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.

El **Coste elegible aprobado periodo 2000-2006** ha sido:

Cifras en Millones de Euros.

COSTE ELEGIBLE APROBADO PERIODO 2000-2006					
Ámbito de actuación	Administración			Total	TMC(1)
	Central	Autonómica	Local		
MEDIO AMBIENTE					
ABASTECIMIENTO DE AGUA	1.874	176	162	2.212	75,0%
SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	1.472	1.177	751	3.400	81,1%
GESTIÓN DE RESIDUOS	99	1.154	631	1.884	76,2%
OTROS*	3		41	44	77,3%
Total MEDIO AMBIENTE	**3.448**	**2.507**	**1.585**	**7.540**	**78,1%**
TRANSPORTES					
FERROCARRILES	5.926			5.926	76,6%
PUERTOS	2.158			2.158	54,2%
AEROPUERTOS	98			98	41,8%
CARRETERAS	565			565	85,0%
Total TRANSPORTES	**8.747**			**8.747**	**71,2%**
TOTAL FONDO DE COHESIÓN	**12.195**	**2.507**	**1.585**	**16.287**	**74,4%**

* Otros: Proyectos de Costas, Medio Ambiente Urbano y Asistencias Técnicas
(1) Tasa media de cofinanciación del eje.
Fuente: D. G. de Fondos Comunitarios. Ministerio de Economía y Hacienda.

El Fondo de Cohesión en el periodo 2000-2006 ha generado proyectos con un coste elegible total de 16.287 millones de euros. La tasa de cofinanciación media ha sido del 74,4%. La aportación nacional se corresponde con el 25,6% restante, lo que supone

aproximadamente una cuantía de 4.169 millones de euros. A esta cantidad se le añadirían los costes no elegibles, que no se cofinancian con el Fondo.

La tasa media de cofinanciación (TMC) del eje de transportes ha sido del 71,2%, inferior al 78,1% correspondiente a dicha tasa para el eje de medio ambiente, debido a la existencia de mayores proyectos de generadores de ingresos en el primero. Esto ha ocasionado una mayor inversión en este eje, 8.747 millones de euros, frente a los 7.540 millones de euros del eje de medio ambiente.

Dentro del eje de transportes, destaca la inversión en ferrocarriles, 5.926 millones de euros, con una tasa de cofinanciación media de 77,6%. Áreas como aeropuertos y puertos tienen las tasas de cofinanciación mas bajas, con un 41,8% y un 54,2% respectivamente.

Dentro del eje de medioambiente, destaca la inversión en proyectos de saneamiento y depuración con 3.400 millones de euros, contando además, con la mayor tasa del eje, un 81,1%. El resto de áreas tienen una tasa de cofinanciación entre el 75 % y el 78 %.

II.3. Grado de ejecución de las actuaciones

El grado de ejecución del Fondo se puede medir de varias formas: a través de las declaraciones de gasto enviadas a la Comisión, con la información suministrada en los Comités de seguimiento o mediante el análisis de los retornos recibidos.

El análisis de las declaraciones de gasto enviadas a Bruselas a 31 de diciembre de 2006 se muestra en la primera columna del cuadro siguiente. Se observa que la certificación del eje de transportes, 5.470 M€ es significativamente superior al eje de medio ambiente, 3.709 M€, debido principalmente al retraso en la ejecución de proyectos medioambientales. Entrando en el tipo concreto de proyectos cabe indicar que los más atrasados son los de abastecimiento de agua. Esto se debe a la reformulación de la estrategia de abastecimiento de agua, que ha retrasado la fecha de aprobación de los proyectos a partir de 2005.

El **Importe certificado a la Comisión a 31 de diciembre de 2006** ha sido:

Cifras en Millones de Euros.

IMPORTE CERTIFICADO A LA COMISIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2006				
Ámbito de actuación	Administración Central	Administración Autonómica	Administración Local	Total
MEDIO AMBIENTE				
ABASTECIMIENTO DE AGUA	418	147	85	650
SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	523	837	446	1.806
GESTIÓN DE RESIDUOS	99	714	406	1.219
OTROS*	10		23	33
Total MEDIO AMBIENTE	**1.050**	**1.698**	**960**	**3.708**
TRANSPORTES				
FERROCARRILES	4.148			4.148
PUERTOS	852			852
CARRETERAS	380			380
AEROPUERTOS	93			93
Total TRANSPORTES	**5.473**			**5.473**
TOTAL FONDO DE COHESIÓN	**6.523**	**1.698**	**960**	**9.181**

* Otros: Proyectos de Costas, Medio Ambiente Urbano y Asistencias Técnicas
Fuente: D. G. de Fondos Comunitarios. Ministerio de Economía y Hacienda

El **porcentaje de ejecución**, según la información de los Comités de Seguimiento ha sido:

Cifras en Millones de euros

GRADO DE EJECUCIÓN EN EL PERÍODO 2000-2006			
Ámbito	Gasto certificado	Gasto ejecutado	Ejecución del presupuesto comprometido
MEDIO AMBIENTE			
ABASTECIMIENTO DE AGUA	650	929	42%
SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	1.805	2.484	73%
GESTIÓN DE RESIDUOS	1.218	1.488	79%
OTROS*	32	32	73%
Total MEDIO AMBIENTE	**3.705**	**4.933**	**65%**
TRANSPORTES			
FERROCARRILES	4.147	5.434	92%
PUERTOS	851	1.148	53%
AEROPUERTOS	93	96	98%
CARRETERAS	379	535	95%
Total TRANSPORTES	**5.470**	**7.213**	**82%**
TOTAL	**9.175**	**12.146**	**75%**

* Otros: Proyectos de Costas, Medio Ambiente Urbano y Asistencias Técnica
Fuente: D. G. de Fondos Comunitarios. Ministerio de Economía y Hacienda.

El grado de ejecución real de los proyectos se declara anualmente en los Comités de Seguimiento por los beneficiarios. La segunda columna del cuadro anterior refleja este grado de ejecución. Se observa que es superior al que refleja el gasto certificado a la Comisión, debido al desfase entre el gasto ejecutado y certificado y a 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.

La última columna refleja el grado de ejecución del presupuesto comprometido de acuerdo con la información de ejecución real de los proyectos, es decir, la ayuda del Fondo de Cohesión correspondiente al gasto ejecutado de cada proyecto. Se observa que el grado de ejecución del eje de transportes alcanza el 82% mientras que el de medio ambiente se queda en un 65%. El grado de ejecución total alcanza el 75%.

III. Actuaciones más representativas (Fondo de Cohesión)

a) 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.
  - Ampliacion 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)

b) Transportes

Durante todo el periodo se han aprobado 79 Decisiones, siendo las siguientes actuaciones las más destacadas:

- 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 enlazará 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 kms. 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.

c) Asistencia técnica

Durante todo el periodo el periodo se ha aprobado las siguientes Decisiones y proyectos:

DECISIÓN	CÓDIGO COMISIÓN	PROYECTO	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA PARA PAGOS
C(2001) 552	2000-ES-16-C-PA-001	Asistencia técnica para la elaboración de documentos estratégicos y de detalle de distintos sectores relacionados con el Medio Ambiente	01/01/2002
C(2001) 2064	2001-ES-16-C-PA-001	Asistencia técnica de apoyo a la gestión de Fondo de Cohesión 2000-2006 en España.	31/12/2008
C(2005) 3128 C(2004) 3802 C2006) 4003/5	2004-ES-16-C-PA-001	Asistencia Técnica para Técnicas de Teledetección de Información.	31/12/2008
C(2004) 4501 C(2005) 3118 C(2006) 4003/17	2004-ES-16-C-PE-032	Aplicación del Análisis Delphi a las cuencas del Júcar y Segura.	31/12/2007

IV. Principales problemas en la ejecución del Fondo de Cohesión

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, 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.

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.

A esta situación se han añadido algunos retrasos en la puesta en marcha de sistemas de control, inclusión del IVA como gasto subvencionable por el fondo en determinados gestores, dificultades en la aplicación efectiva del principio de quien contamina paga, y determinados problemas en la realización de análisis coste-beneficio para excluir los gastos de amortización.

0.2. BALANCE DEL PERIODO 2000-2006: FEDER

En el presente apartado se recoge una síntesis del balance de la ejecución en el periodo 2000-2006, de las actuaciones relacionadas con los ejes que se van a financiar en el nuevo periodo financiero, para las Comunidades Autónomas de Andalucía, Extremadura, Galicia y Castilla-La Mancha, como participantes en el Programa. No obstante, la homogeneidad entre cada una de ellas es relativa, dependiendo de los contenidos de sus respectivos programas, aunque en su conjunto se puede apreciar el estado de ejecución, destacando las actuaciones más representativas, en cada una de dichas Comunidades.

I. Andalucía

El Programa Operativo Integrado de Andalucía 2000-2006 se vertebró a partir de una serie de objetivos intermedios orientados al cumplimiento de los objetivos finales de la Comunidad: continuación del proceso de convergencia per capita de la renta, reducción del desempleo y creación de empleo a partir de empresas competitivas y consecución de mayor integración territorial y social.

El grado de eficacia financiera a 31 de diciembre de 2005 sobre el total de lo programado para todo el período 2000-2006 alcanza un 67,76%. A dicha fecha se

habían certificado 8.209.206.146 euros de los 12.115.453.199 programados para 2000-2006. Este porcentaje se eleva al 79,70% si se compara lo ejecutado en los 6 primeros años con lo programado en el periodo 2000-2005.

Existe una adecuada relación entre la ejecución financiera y la física, de manera que la eficiencia del Programa Operativo Integrado es aceptable. Sin embargo será necesario, en el próximo período de programación, llevar a cabo los estudios necesarios para solventar las dificultades a la hora de valorar la incidencia de factores externos al POI que afectan a la eficiencia de las actuaciones, especialmente las relacionadas con el medio ambiente.

Pese al enorme esfuerzo realizado en el periodo 2000-2006 en materia de infraestructura ferroviaria, se mantienen deficiencias, que se traducen en insuficiencias del sistema de transporte para asegurar la conectividad de la Comunidad Autónoma de Andalucía a la Red Transeuropea de Transportes, por ello las actuaciones a desarrollar por el FEDER en el PO del Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 se va a centrar en proyectos de transportes en materia de ferrocarriles de alta velocidad

Actuaciones más representativas (FEDER Andalucía 2000-2006)

- AVE CÓRDOBA-MÁLAGA
- LÍNEA SEVILLA CÁDIZ: Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera-Cádiz Subtramo el Portal.
- LÍNEA SEVILLA CÁDIZ: Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera, Subtramo Puerto de Santa María.

II. Extremadura

El Programa Operativo Integrado de Extremadura 2000-2006 ha significado un verdadero impulso en el logro de los objetivos establecidos por el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 de Extremadura: atajar el problema del desempleo y potenciar la base productiva regional, orientados al cumplimiento de los objetivos finales de la Comunidad: desarrollar y diversificar la base productiva regional para asegurar un desarrollo sostenido y generador de empleo, aumentar las dotaciones regionales de recursos del conocimiento y potenciar la empleabilidad, y consolidar las dotaciones de equipamientos colectivos, capital material y capital natural.

El grado de eficacia financiera a 31 de diciembre de 2006 sobre el total de lo programado para todo el período 2000-2006 se situó en el 87,70%. A dicha fecha se habían certificado 2.791.404.859,27 euros de los 3.182.819.647 programados.

Como balance global, en el conjunto del eje “Redes de transporte y energía”, la ejecución financiera en 2006 alcanzó los 280,20 millones de euros, el 167,75% de lo programado para dicha anualidad (167,04 millones de euros). Por lo que se refiere al periodo 2000-2006, el nivel de realizaciones ascendió a 1.058,76 millones de euros, suponiendo un 100,65 % de lo programado (1.051, 89 millones de euros). Este eje presentó el mayor nivel de ejecución del programa durante la anualidad 2006, ya que todas sus medidas superaron el 100% de la programación prevista:

- medida “Redes de distribución de energía”, (318,02%).

- medida “Carreteras y autovías”, (174,37%).
- medida “Ferrocarriles” (130,29%).
- medida “Sistemas de transporte multimodales y centros de transporte” (120,63%), a través de la cual se han puesto en marcha actuaciones tendentes a mejorar el funcionamiento de la red y del servicio público de transporte.

No obstante, la infraestructura ferroviaria por PIB en Extremadura todavía se encuentra en valores próximos a la mitad de la media española, siendo preciso intensificar los esfuerzos en dotación de la red ferroviaria de la región, sin olvidar que el máximo aprovechamiento debe venir acompañado de la integración de las redes en un contexto nacional y europeo más amplio y del necesario impulso de la intermodalidad del sistema de transporte, aspecto éste que ha sido abordado en la programación regional del FEDER 2007-2013 para Extremadura.

Actuaciones más representativas (FEDER Extremadura 2000-2006)

En el periodo 2000-2006, pertenecientes al Eje de Trasportes y dentro de la red transeuropea de transporte, se han llevado a cabo en Extremadura diversas actuaciones:

- Infraestructuras de Carreteras (Redes TEN), entre las que destacan cinco Grandes Proyectos:

- CN-630. Autovía de la Plata. Tramo: Plasencia (Sur) – Cañaveral (Este).
- CN-630. Autovía de la Plata. Tramo: Enlace de Hinojal – Cáceres (Norte).
- CN-630. Autovía de la Plata. Tramo: Cañaveral (Este) – Enlace de El Hinojal.
- CN-630. Autovía de la Plata. Tramo: Fuente de Cantos (Sur) – Límite de Provincia de Huelva.
- CN-630. Autovía de la Plata. Tramo: Cáceres (Norte)- Aldea del Cano.

Las actuaciones llevadas a cabo han supuesto la construcción de 170 Km. de autovía, y concretamente, en el año 2006, la puesta en servicio de 109,9 Km. en distintos tramos de la Autovía de la Plata:

- Infraestructuras de ferrocarril (Redes Transeuropeas)

Aunque en el periodo 2000-2006, se iniciaron las primeras actuaciones en las líneas ferroviarias de la Red TEN-T. Extremadura todavía no dispone de una red de transporte por ferrocarril adecuada y en condiciones de competir con el transporte por carretera. La disposición de un ferrocarril de calidad, competitivo e integrado en una red amplia, supondría un impulso de considerables dimensiones para la actividad económica de la región.

III. Galicia

El Programa Operativo Integrado de Galicia 2000-2006 definió cuatro grandes ámbitos de actuación, que se refieren a factores básicos de desarrollo como son la población y el capital humano, el territorio y su medio ambiente, los equipamientos sociales, y las infraestructuras productivas, incluyendo aquellos relacionados directamente con la actividad productiva como factores de localización empresarial, dinámica empresarial, estructura productiva y cambio estructural y los aspectos relativos a la innovación tecnológica, la sociedad de la información, el turismo y la internacionalización. La priorización de objetivos intermedios, de acuerdo con el nivel de disparidades existentes en Galicia, sirvió para establecer objetivos con alto valor estratégico especialmente en el ámbito empresarial, el capital humano y el capital tecnológico.

El grado de eficacia financiera a 31 de diciembre de 2005 sobre el total de lo programado para todo el período 2000-2006 alcanzaba un 70,53%. A dicha fecha se habían certificado 3.765.179.703,02 euros de los 5.338.239.024 programados para 2000-2006. Este porcentaje se eleva al 82,77% si se compara lo ejecutado con lo programado en el periodo 2000-2005.

La adecuada relación entre la ejecución financiera y la física desvela que la eficiencia del Programa Operativo Integrado ha sido aceptable. Sin embargo es necesario, de cara al próximo período de programación, llevar a cabo los estudios necesarios para solventar las dificultades a la hora de valorar la incidencia de factores externos que afecten a la eficiencia de las actuaciones, especialmente los relacionados con el medio ambiente.

Con respecto al tratamiento de las aguas residuales, Galicia experimentó una evolución más dinámica que España durante el período 1998-2003, registrando un incremento del 48,4% frente a un 19,9% del resto del territorio nacional en el tratamiento de cada m3 de aguas residuales por habitante y día. Sin embargo a 2003, Galicia mostraba un valor más reducido que la media nacional, concretamente un 0,18% frente a un 0,20% de la media nacional. En consecuencia, se desprende que existe un déficit estructural en toda la red de saneamiento y depuración de aguas, especialmente en las rías gallegas, algunas de las cuales presentan índices de contaminación elevados, tal y como se refleja en el caso de Vigo, donde se registraron el pasado año niveles de toxicidad más elevados que los permitidos por la Unión Europea. Esta situación se va a corregir mediante la implantación de un plan de saneamiento integral de la ría de Vigo.

Actuaciones más representativas (FEDER Galicia 2000-2006)

Entre los proyectos más significativos en 2000-2006 en materia de medio ambiente se encuentran los siguientes:

- Obras de emergencia para paliar los daños producidos en el litoral por el vertido y posterior hundimiento del petrolero PRESTIGE
- Depuración y vertido de El Ferrol. Emisario terrestre: A Malata-Edar de Cabo Prioriño
- Saneamento de la ría de Pontevedra
- Acondicionamiento hidráulico del río Mero entre la presa de Cecebre y su desembocadura (A Coruña).
- Abastecimiento de agua a Lugo

- Implantación del sistema automático de información hidrológica (SAIH) cuenca norte.

IV. Castilla- La Mancha

El Programa Operativo Integrado de Castilla-La Mancha 2000-2006 se vertebró a partir de una serie de objetivos intermedios orientados al cumplimiento de los objetivos finales de la Comunidad: continuación del proceso de convergencia *per capita* de la renta, reducción del desempleo y creación de empleo a partir de empresas competitivas y consecución de mayor integración territorial y social.

El grado de eficacia financiera del POI a 31 de diciembre de 2005 sobre el total del gasto programado para el período 2000-2005 ascendió al 96,86%, mientras que en relación con el total del gasto programado para el período 2000-2006, el nivel de ejecución fue del 82,16%.

Tanto los resultados de la ejecución financiera del POI como de la ejecución física han sido considerados satisfactorios. En cuanto a la eficiencia alcanzada, puede decirse que su nivel ha sido positivo.

Sin embargo, pese a los resultados positivos del Programa y al enorme esfuerzo realizado en el periodo 2000-2006 en materia de infraestructuras de abastecimiento de agua, la región sigue teniendo un gran déficit en materia de recursos hídricos, lo que unido al notable incremento de población que se está produciendo en determinadas áreas de la región, define una necesidad muy evidente de esfuerzo inversor en infraestructuras medioambientales ligadas, tanto a la gestión y distribución, como al saneamiento y depuración de las aguas.

Estas carencias serán en parte solucionadas con las actuaciones en materia de abastecimiento de agua a Puertollano (Ciudad Real) y a la Mancomunidad de Algodor (Toledo).

Actuaciones más representativas (FEDER Castilla-La Mancha 2000-2006)

- Infraestructuras de carreteras

  - Autovía Albacete-Murcia. Tramo Albacete-Venta del Olivo, hasta el límite de la provincia del Albacete
  - Autovía Ciudad Real (N-430) a Atalaya del Cañavete (A-31), Tramo Enlace de Miguelturra-Enlace de Daimiel (Este) con la N-340
  - Autovía de Castilla-La Mancha, Tramo Abia de la Obispalía-Cuenca

- Infraestructuras de ferrocarril

  - Nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a Toledo

0.3. IMPACTO DE LAS AYUDAS ESTRUCTURALES RECIBIDAS POR ESPAÑA

España ha sido desde 1988 el principal receptor de ayudas estructurales del presupuesto comunitario en términos absolutos. No obstante, en relación a la dimensión económica, España no ha sido el primer país receptor, pues las ayudas estructurales recibidas han supuesto el 0,7% del PIB en el periodo 89-93, el 1,5% del PIB en el periodo 1994-99 y el 1,3% en el periodo 2000-2006.

En la siguiente tabla pueden apreciarse los recursos recibidos por España desde 1986, año de entrada en la CE como miembro de pleno derecho:

Ayudas estructurales asignadas a España (millones de euros 2004)					
	1986-1988	**1989-1993**	**1994-1999**	**2000-2006**	**2007-2013**[1]
Fondos Estructurales[2]	--	--	41.080	49.569	28.207
Fondo de Cohesión	--	--	9.574	12.322	3.250
Total	**4.822**	**18.707**	**50.654**	**61.890**	**31.457**

[1]En el periodo 2007-2013 las ayudas a Desarrollo rural y pesca (FEADER y FEP) ya no están incluidas dentro de las cifras de la rúbrica 1.b de las Perspectivas Financieras correspondiente a la política de desarrollo regional comunitaria.

[2] Incluyen las cantidades del FEOGA-O y del IFOP que se consideran parte de la política regional hasta 2006.

Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda

El impacto macroeconómico de las ayudas estructurales recibidas, se debe a que estos fondos se han destinado a favorecer la competitividad a medio y largo plazo de las economías y territorios beneficiarios de los mismos, y a la cada vez mayor concentración de los recursos en aquellas áreas de mayor influencia en el potencial competitivo.

La buena gestión de las ayudas estructurales recibidas por España ha permitido que el impacto macroeconómico haya sido muy positivo, de hecho es el segundo país -después de Irlanda- en convergencia con la Unión Europea en el periodo 1998-2005. A continuación se incluyen distintas estimaciones basadas en el modelo HERMIN:

- En cuanto a la repercusión sobre la producción real: El PIB de España ha sido en media un 1,75% más elevado en cada año del periodo 89-93; un 3,3% más elevado en el periodo 94-99 y se estima que un 1,5% en el periodo 2000-2006.

- En cuanto la tasa de ocupación, el número de empleos en media anual ha sido un 1,2% más elevado que en ausencia de ayudas estructurales en el periodo 89-93; un 2,4% en el periodo 94-99, y se estima que un 1,1% en el periodo 2000-2006.

- En cuanto a la tasa de paro, la recepción de ayudas estructurales ha permitido una reducción de dicha tasa en 0,12 puntos porcentuales en el periodo 89-93; y de 0,26 puntos porcentuales en el periodo 94-99.

- Finalmente, en cuanto a la convergencia real en renta per cápita en relación con la media europea, España ha recortado 9,2 puntos entre 1988 y 1999[3], de los cuales 3,5 puntos cabe atribuirlos al efecto de las ayudas estructurales.

Pero el valor añadido comunitario no se limita a los resultados macroeconómicos. Desde un punto de vista cualitativo, y de manera paulatina, se está incorporando el modelo de gestión de las políticas comunitarias, basado en una programación estratégica y un seguimiento continuo, a actividades de ámbito nacional no necesariamente cofinanciadas, aumentando la efectividad en el uso de los recursos públicos.

El efecto cuantitativo y cualitativo de las actuaciones financiadas en España a cargo del Fondo de Cohesión en el período 2000-06, puede valorarse a través de una serie de indicadores de impacto, así como de su aportación al crecimiento de la renta per cápita en el período.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la ejecución y control de dichos proyectos aún no ha concluido y que, por tanto, los efectos potenciales positivos pueden no haber tenido lugar todavía.

No se cuenta, por el momento, con datos cuantitativos de impacto ya que el período no ha concluido, ni se ha hecho una evaluación ex post para el fondo de Cohesión, ya que no es preceptiva.

No obstante, el diagnóstico de la situación actual ya refleja la repercusión de la aplicación de las ayudas.

CAPITULO I: DIAGNÓSTICO Y DAFO

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 proporcionadamente 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

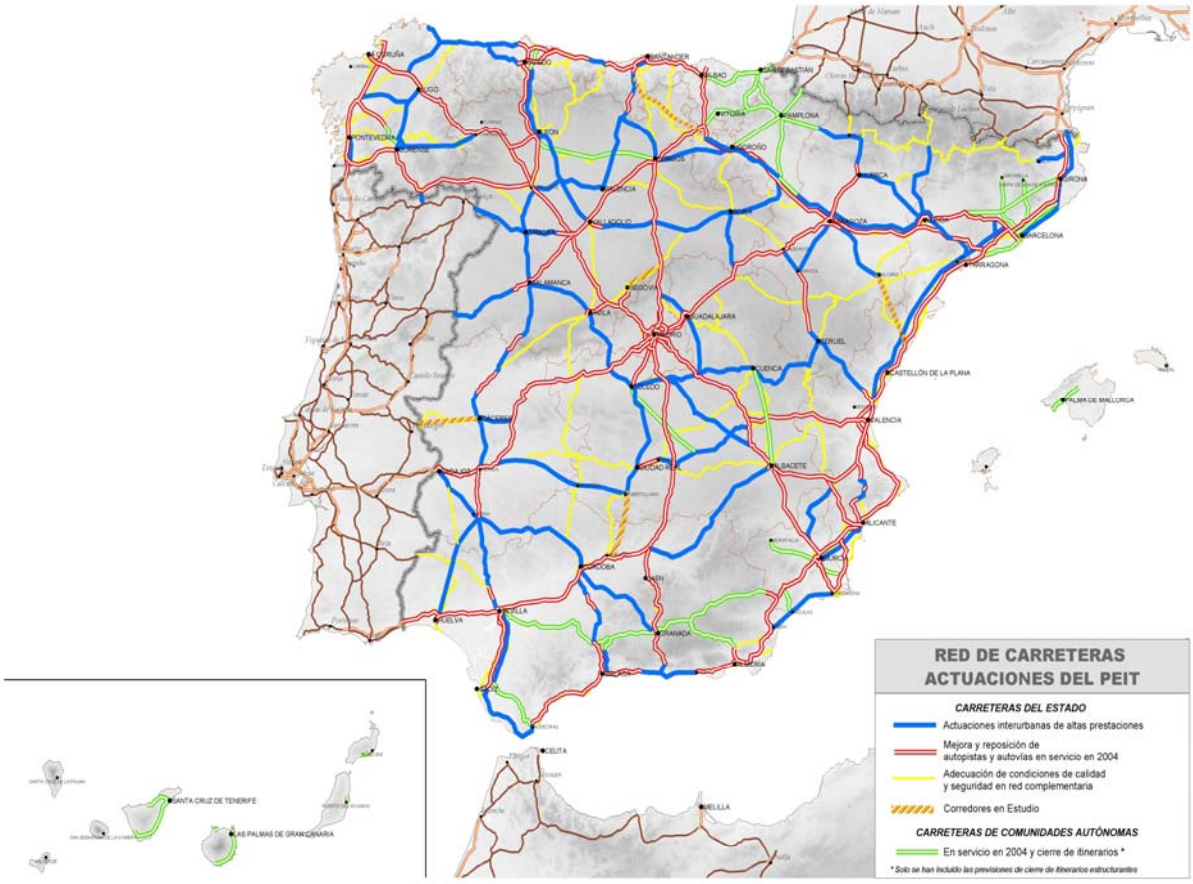
primer puesto en la Unión Europea (UE) en cuanto al porcentaje del PIB dedicado a la inversión en infraestructuras de transporte.

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).

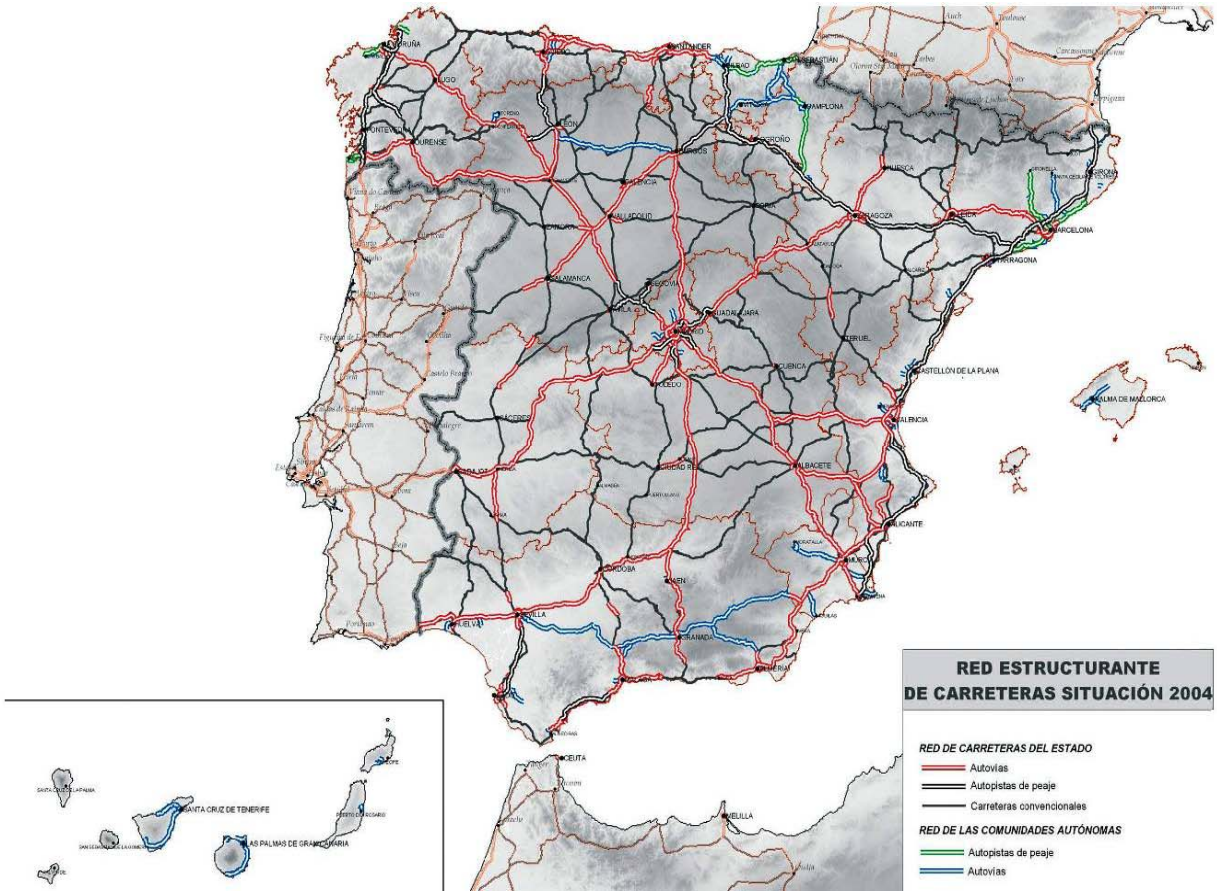
Las redes de infraestructuras de transporte

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 2.450 kms. más pertenecientes a la red de autovías y autopistas de las Comunidades Autónomas.

Mapa Red de Carreteras (Actuaciones del PEIT)



Mapa Red de Carreteras (Situación actual)

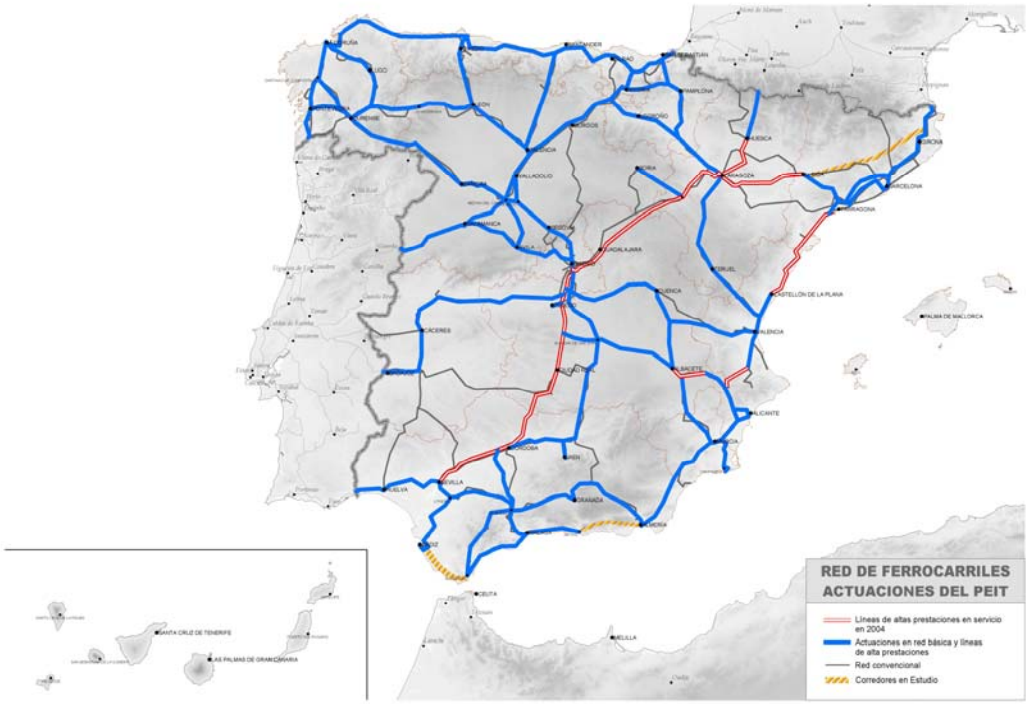


En el análisis de las características de esta red deben destacarse los siguientes aspectos:

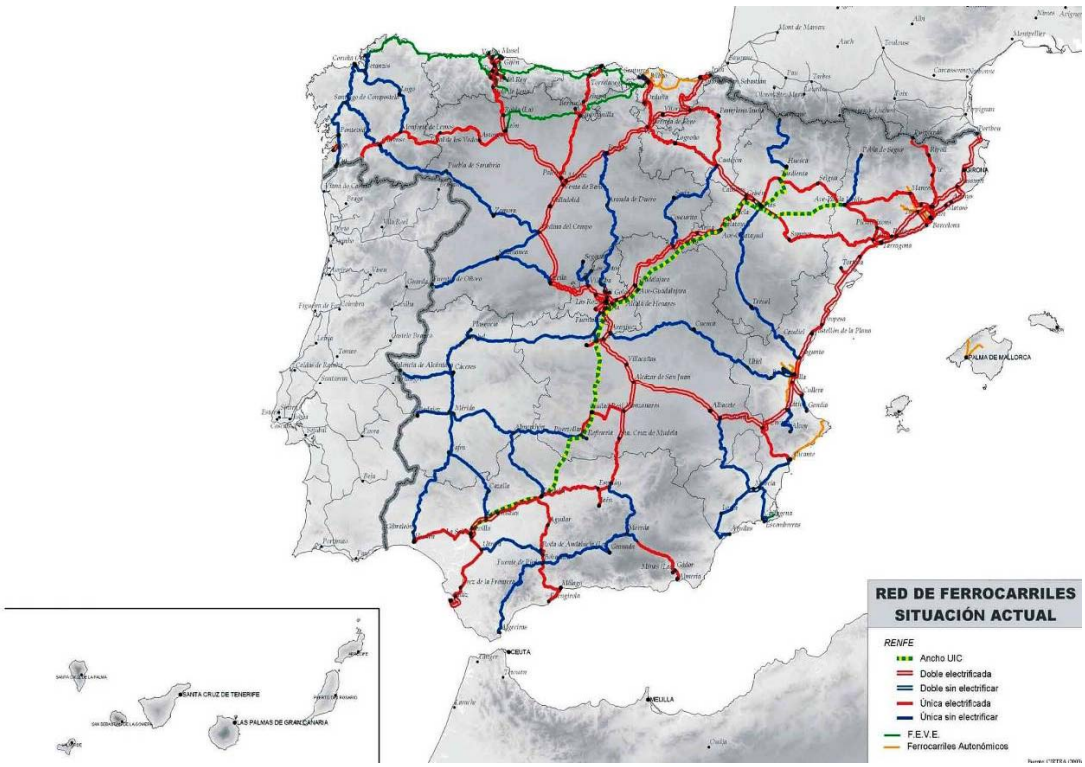
a) El carácter acusadamente radial de la red de autovías estatales.
b) La iniciación de una red mallada, pero con discontinuidades, que es necesario cerrar.
c) La persistencia de un déficit de accesibilidad a algunas partes del territorio, que es necesario corregir.
d) La obsolescencia e inadecuación 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 1.031 kilómetros 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 2.905 kilómetros, pero en 5.494 kilómetros los servicios se prestan sobre una red única y sin electrificar.

Mapa Red Ferroviaria (Actuaciones del PEIT)



Mapa Red Ferroviaria (Situación actual)

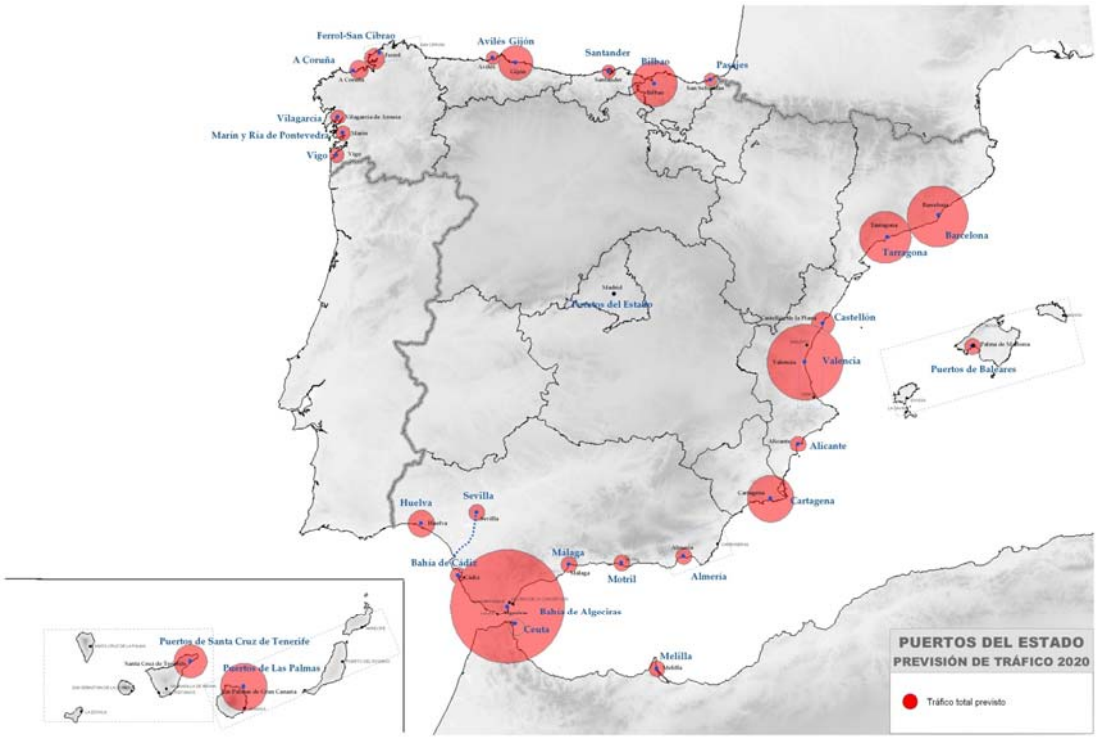


Algunos de los elementos más relevantes de la situación actual de la red son:

a) Las notables diferencias de niveles de dotación, en términos de calidad y seguridad, entre las líneas de la red.
b) La existencia de tramos y líneas con tráfico débil.
c) 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.
d) 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.

Mapa Tráfico portuario (previsión 2020)



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 apareja, 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 (CO2), y el 37% de óxidos de nitrógeno (NO2). 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 CO2. 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 mayor en España (250 km2) que en el resto de la UE- 15 (130 km2), 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 disociar 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 en zonas del litoral, provocando aumentos significativos de la demanda. Estas zonas, además, n 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 hm3, 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^3.

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.

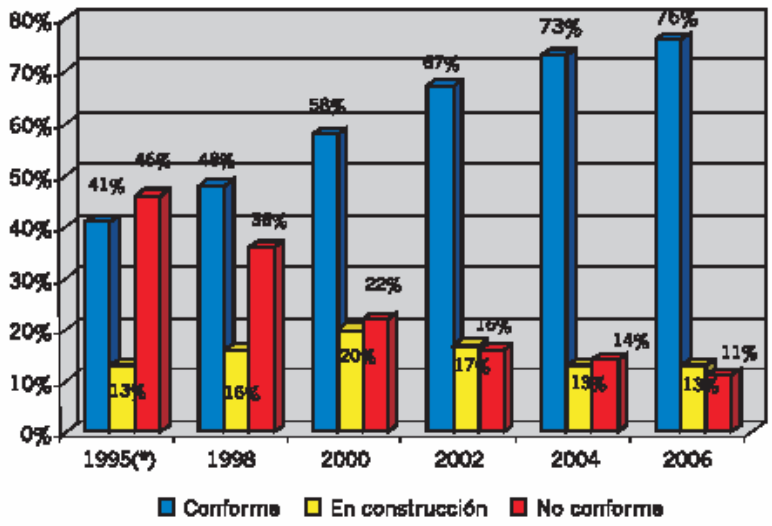
En cuanto a la calidad de la aguas, los ríos españoles han mejorado considerablemente durante la última década, mientras que la calidad de las aguas costeras de baño es muy satisfactoria. La evolución de la calidad de las aguas superficiales en función del Índice de Calidad General (ICG), medido en las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

- Por lo que respecta a la situación actual del grado de cumplimiento de la Directiva de aguas de baño 76/160/CEE son:

- Aguas costeras: 98.9% cumplen con los valores imperativos, 92.7% con valores guía
- Aguas interiores: 90.6% cumplen con los valores imperativos, 40.9% con valores guía

- Finalmente, en lo relativo a la Directiva marco, 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 qué 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.

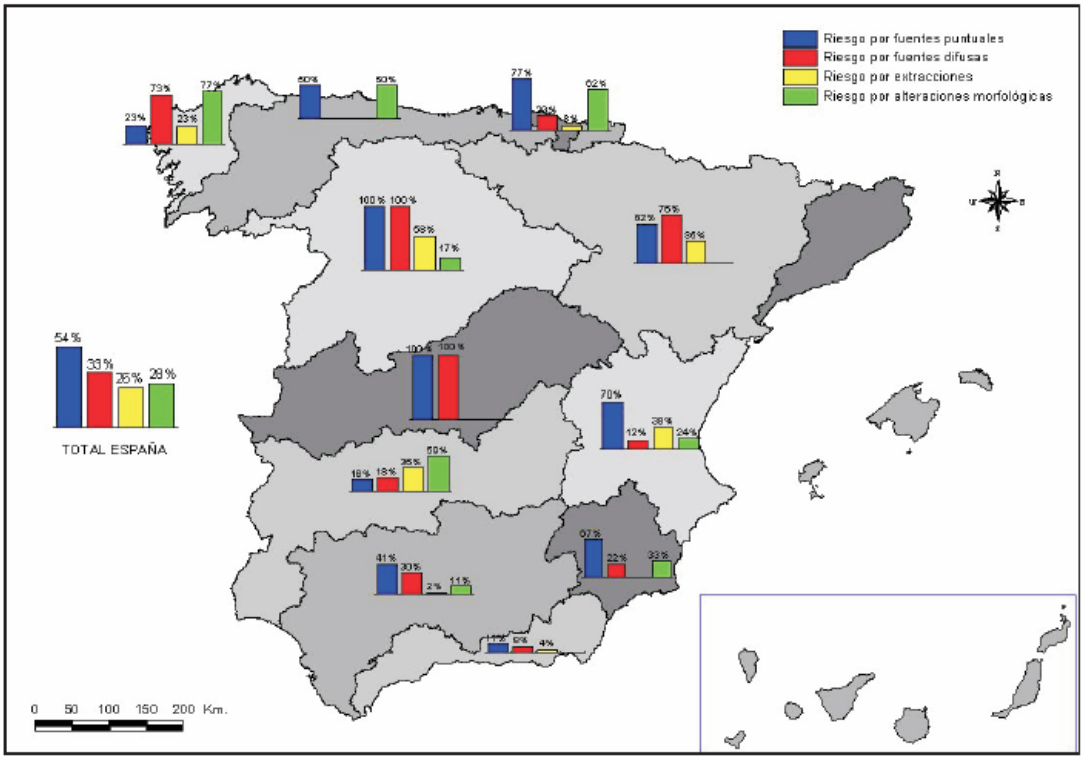
En España, los primeros análisis realizados con ocasión de la aplicación de la Directiva Marco del Agua, han identificado unas tres mil masas de agua superficial (aproximadamente un 78% del total) en riesgo de no cumplir los objetivos de la Directiva, como se puede observar en los siguientes cuadros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

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

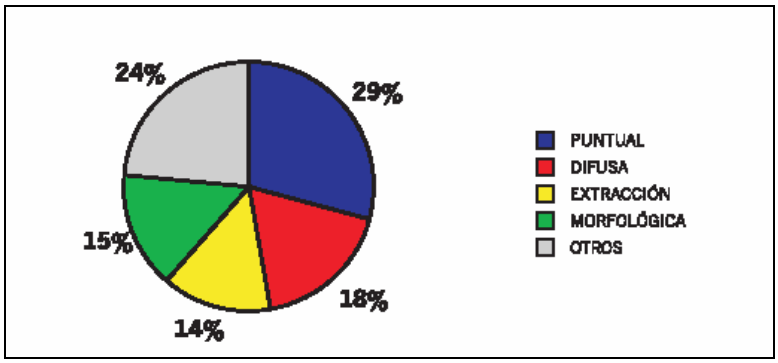
DEMARCACIÓN	MASAS DE AGUA						
	Riesgo seguro		Riesgo en estudio		Riesgo nulo		nº total masas
	%	nº	%	nº	%	nº	
Norte (Ríos + Lagos + HMWB)	1,1	6	74	405	24,9	136	547
Duero (Ríos + Lagos + HMWB)	3,4	12	82,7	292	13,9	49	353
Tajo (Ríos + Lagos + HMWB + AW)	3,4	10	94,9	282	1,7	5	297
Guadiana (Ríos + Lagos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

[1] *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.*
[2] *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.*
[3] *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.*
[4] *14 masas en riesgo seguro como consecuencia de presiones desconocidas*
[5] *En las Islas Baleares no se ha realizado el IMPRESS sobre aguas superficiales.*
[6] *En las Islas Canarias no se caracterizan masas de agua superficial continentales.*

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).

Dicha directiva 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

1.3. INDICADORES DE CONTEXTO

Se incluye a continuación una tabla de indicadores de contexto relativos al Programa Operativo.

MEDIO AMBIENTE

Indicadores	Fuente	Unidad	AÑO	AND	ARA	AST	BAL	CANAR	CANTB	CYL	CM	CAT	VAL	EXT	GAL	MAD	MUR	NAV	PV	RIOJ	CEU	MEL	ESPAÑA
Emisiones gases invernadero(*)	Revista World Watch	1990=100	2004	155,23	142,07	132,45	158,89	181,84	137,87	132,09	142,04	138,43	175,23	151,23	137,36	158,16	160,87	148,89	130,56	151,76	166,45	148,31	145,61
Residuos recogidos selectivamente / habitante	INE	Tn / habitante	2004	0,19	0,21	0,36	0,13	0,16	0,09	0,33	0,06	0,11	0,09	0,09	0,15	0,09	0,12	0,11	0,22	0,10	0,11	0,11	0,15
Residuos recogidos selectivamente / total de residuos recogidos	INE	%	2004	35,90	35,84	78,45	18,75	26,89	15,88	77,76	12,45	25,36	16,47	22,64	40,81	16,75	28,14	20,45	48,84	26,12	12,01	12,02	30,11
Residuos mezclados / habitante	INE	Tn / habitante	2004	0,52	0,58	0,46	0,68	0,61	0,58	0,42	0,52	0,42	0,53	0,39	0,36	0,54	0,43	0,53	0,45	0,37	0,46	0,46	0,49
Residuos industriales no peligrosos / VAB industria	INE	toneladas / millón €	2004	660,65	976,07	796,47	29,46	74,28	356,53	2759,75	504,64	142,60	273,96	400,34	768,91	125,25	361,86	191,52	212,30	98,23	n.d.	n.d.	457,10
Residuos industriales peligrosos / VAB industria	INE	toneladas / millón €	2004	25,66	14,49	55,96	4,42	6,68	57,14	14,22	13,52	14,14	8,62	20,02	24,42	5,48	15,54	13,58	27,06	7,07	n.d.	n.d.	16,60
Producción de residuos urbanos por hogar	Ministerio de Medio Ambiente	toneladas/hogar	2004	1,75	1,34	1,41	2,02	2,23	1,72	1,08	1,22	1,65	1,51	1,27	1,05	1,71	1,41	1,47	1,50	1,46	2,30	2,30	1,57
Recogida de residuos: vidrio / residuos mezclados	INE	%	2004	1,38	1,78	1,71	2,76	1,59	1,89	2,11	1,75	3,35	2,03	1,20	1,88	1,65	1,87	3,16	3,55	4,74	0,75	0,75	2,07
Recogida de residuos: plástico / residuos mezclados	INE	%	2004	0,19	1,25	0,00	0,19	0,61	0,00	0,08	0,18	0,60	0,61	0,72	0,76	0,79	0,72	0,06	0,42	1,10	2,10	2,10	0,50
Recogida de residuos: papel y cartón / residuos mezclados	INE	%	2004	2,07	2,67	4,93	3,57	2,28	2,49	2,32	2,35	4,77	2,30	2,12	3,78	3,58	3,03	4,69	8,52	5,47	1,95	1,95	3,32
Volumen de agua distribuida / habitante	INE	m3 / habitante	2004	102,01	91,15	96,42	96,83	92,53	110,68	102,13	91,35	84,57	93,06	106,69	86,97	87,96	90,64	89,15	101,25	99,41	67,27	67,27	93,58

Volumen de agua residual tratada / volumen de agua residual recogida	INE	%	2004	88,52	95,61	54,29	99,84	77,65	95,49	92,76	95,62	95,23	90,74	92,46	87,63	99,90	100,00	98,20	91,00	99,86	100,00	100,00	92,59
Volumen de agua residual tratada / habitante - día	INE	m3 / hab / día	2004	0,26	0,46	0,25	0,35	0,11	0,37	0,39	0,27	0,29	0,55	0,12	0,41	0,63	0,22	0,56	0,43	0,97	0,20	0,20	0,38
Volumen de agua reutilizada / habitante - día	INE	m3 / hab / día	2004	0,02	0,00	0,03	0,11	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,01	0,06	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,02
Porcentaje de agua perdida en la distribución	INE	%	2004	20,00	21,90	19,40	23,00	19,40	20,60	20,50	18,40	16,60	24,80	21,30	18,90	13,80	19,50	13,50	9,10	19,30	5,40	5,40	18,70
Tarifas medias para servicios de abastecimiento urbano de agua	MMA (***)	€/ m^3	2005	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	0,30
Tarifas medias para servicios de saneamiento urbano de agua	MMA (***)	€/ m^3	2005	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	0,35
Pagos por el servicio de riego del agua en las cuencas intercomunitarias (total de aguas subterráneas y superficiales) (**)	MMA (***)	€/ ha	2005	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	263,54
	MMA (***)	€/ m^3	2005	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	0,0514
Superficie de espacios naturales protegidos / superficie total	Ministerio de Medio Ambiente	%	2004	19,40	2,34	17,46	11,84	46,81	10,70	5,35	2,74	5,29	4,93	6,90	13,06	13,75	6,88	7,07	11,07	4,79	_	_	8,93
Inversión de las empresas en protección ambiental / VAB industria	INE	%	2004	0,11	0,11	0,27	0,03	0,07	0,11	0,28	0,16	0,14	0,13	0,07	0,18	0,04	0,18	0,17	0,17	0,10	0,00	0,00	0,13
Inversión de las empresas en protección ambiental / VAB total	INE	%	2004	1,19	0,50	1,61	0,55	1,48	0,62	1,68	1,04	0,66	0,71	0,96	1,16	0,32	1,27	0,63	0,66	0,42	0,00	0,00	0,80

(*) Este indicador no cumple los criterios seguidos en el resto de indicadores de contexto: fuente no oficial y periodicidad de publicación de los datos

(**) 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 Hm3 (3.486 Hm3 en tres años: objetivo 2010).

(***) Datos regionalizados no disponibles

TRANSPORTES

Indicadores	Fuente	Unidad	AÑO	AND	ARA	AST	BAL	CANAR	CANTB	CYL	CM	CAT	VAL	EXT	GAL	MAD	MUR	NAV	PV	RIOJ	CEU	MEL	ESPAÑA
Km total líneas férreas / 1000 km2	Eurostat	km / 1000 km2	2005	25,46	26,79	20,65	0,00	0,00	22,91	20,34	20,64	42,38	33,06	18,93	31,88	80,64	51,24	23,92	41,95	22,34	n.d.	n.d.	25,37
Km total líneas férreas /1000 habitantes	Eurostat	km / 1000*hab	2005	0,28	1,00	0,20	0,00	0,00	0,21	0,76	0,85	0,19	0,16	0,73	0,34	0,11	0,42	0,41	0,14	0,37	n.d.	n.d.	0,29
Número de viajeros transportados en líneas de alta velocidad	INE (*)	Millones de pasajeros	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7,2
Grado de ejecución del modo de transporte ferrocarril en el PEIT	MFOM (*)	%	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	22,2
Población residente a menos de 50 Km de una estación de	MFOM (*)	%	2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	25

alta velocidad																							
Capitales de provincia con acceso directo a red ferroviaria de alta velocidad	MFOM (*)	Número	2006	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10,0
Km total carreteras / 1000 habitantes	INE	km / 1000 hab	2005	3,08	8,86	4,66	2,15	2,13	4,57	12,86	9,86	1,70	1,78	8,25	6,30	0,57	2,74	6,38	1,98	6,12	0,37	0,45	3,70
Km total carreteras / 1000 km2	INE	km / 1000 km2	2005	280,83	237,22	473,03	430,29	572,18	488,44	344,44	239,65	377,42	367,83	215,20	589,20	424,02	331,30	369,68	583,00	371,85	1473,68	2307,69	327,37
Km total autopistas y autovías / 1000 km2	INE y Mº de Fomento	km / 1000 km2	2005	23,22	11,15	28,57	16,03	34,11	37,02	17,53	15,04	32,11	43,39	10,42	25,63	93,30	29,70	27,72	60,26	28,54	0,00	0,00	22,59
km total autopistas y autovías / 1000 habitantes	INE y Mº de Fomento	km / 1000 hab	2005	0,26	0,42	0,28	0,08	0,13	0,35	0,65	0,62	0,14	0,21	0,40	0,27	0,12	0,25	0,48	0,20	0,47	0,00	0,00	0,26
Dotación de carreteras de alta capacidad	MFOM (*)	Km/1000 Km2	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	26,0
Población residente a menos de 30 Km de una carretera de alta capacidad	MFOM (*)	%	2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	89
Capitales de provincia con acceso directo a red de carreteras de alta capacidad	MFOM (*)	Número	2006	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	44
Grado de ejecución del	MFOM (*)	%	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	19,1

modo de transporte carreteras en el PEIT																							
Nº de víctimas mortales en accidente / 10.000 habitantes - año	INE	nº / 10.000 hab - año	2005	0,95	1,68	0,98	1,31	0,79	0,56	1,74	1,83	0,91	0,92	1,09	1,28	0,46	1,21	1,38	0,52	1,66	0,35	0,35	0,99
Nº de accidentes con víctimas /10.000 habitante - año	INE	nº /10.000 hab - año	2005	18,30	25,18	22,09	25,64	10,54	15,68	23,78	21,44	29,38	19,07	15,53	17,13	19,81	11,98	6,55	16,57	22,16	40,22	40,22	20,40
Vehículos matriculados / 100 habitante	INE	nº / 100 hab - año	2005	4,68	4,46	3,62	6,85	5,08	4,17	3,70	4,07	5,42	5,72	3,27	3,72	8,11	5,12	4,20	3,90	3,82	4,95	4,95	5,19
Volumen de transporte de mercancías sobre el PIB	INE	Ton/m€	2004	3,91	3,14	5,06	2,03	2,42	3,69	3,61	4,60	2,34	3,85	2,75	3,58	0,95	5,02	2,66	2,59	2,65	2,22	2,22	2,86
Cuota de la carretera sobre el transporte interior de mercancías	Eurostat (*)	% ton-km	2004	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	94,9
Viajeros de transporte regular urbano	INE	miles de viajeros	2006	249843	127823	39005	59276	74693	n.d.	74693	15261	680034	210082	13673	74031	1204633	n.d.	n.d.	151581	n.d.	n.d.	n.d.	3142921
Cuota del automóvil privado sobre el transporte terrestre de pasajeros	Eurostat (*)	% viajeros-km	2003	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	83,5
Tráfico de buques en puertos (cabotaje y	INE	Toneladas / habitantes	2005	14,37	0,00	25,46	13,70	21,61	12,20	0,00	0,00	11,05	12,66	0,00	11,58	0,00	20,67	0,00	18,77	0,00	21,05	12,64	10,01

exterior) en toneladas respecto a población																							
Participación del modo marítimo	MFOM (*)	% sobre total de transporte de mercancías	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9,6
Capacidad del sistema portuario	MFOM (*)	Millones toneladas/año	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	456,8
Grado de ejecución del modo de transporte portuario en el PEIT	MFOM (*)	%	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	19,4
Pasajeros aeropuerto por habitante	INE y Mº de Fomento	Pasajeros / habitante	2005	2,45	0,30	1,16	28,40	16,36	1,15	0,21	0,01	4,55	2,86	0,06	1,36	6,97	1,06	0,57	1,99	0,12	0,25	3,99	4,06
Capacidad del sistema aeroportuario	MFOM (*)	Millones viajeros/año	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	179,1
Operaciones anuales en aeropuertos	MFOM (*)	millones	2005	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2,21
Grado de ejecución del modo de transporte aeroportuario en el PEIT	MFOM (*)	%	2007	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	33,1

(*) Datos regionalizados no disponibles

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Indicadores	Fuente	Unidad	AND	ARA	AST	BAL	CANAR	CANTB	CYL	CM	CAT	VAL	EXT	GAL	MAD	MUR	NAV	PV	RIOJ	CEU	MEL	AÑO	ESPAÑA
Gastos corrientes de las empresas destinados a protección ambiental / nº empresas	INE	€ / empresa	324	488	840	37	214	498	457	442	690	384	111	440	184,00	463	930	761	517	n.d.	n.d.	2004	434,00
Nº de patentes vinculadas al sector del medio ambiente /1000 patentes	Eurostat	%o	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,09	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	n.d.	n.d.	2003	0,05
Solicitud de patentes EPO vinculadas al sector del medioambiente por millón de habitantes (nº de solicitudes / millón de habitantes)	Eurostat	nº solicitudes / millón habitantes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	n.d.	n.d.	2003	0,07
Aguas superficiales	INE	miles de m3	528170	94888	96262	36588	17226	57437	192470	110482	298277	135494	130441	264912	622810	39683	26246	278541	37957	732	732	2004	2968616
Variación anual aguas superficiales	INE	%	4,87	3,01	26,08	117,09	17,11	-20,08	-13,99	-2,82	26,98	-22,18	100,46	16,86	-4,23	-12,14	-29,74	-0,26	-8,39	-73,7	-73,7	2004-03	3,43
Aguas subterráneas	INE	miles de m3	242861	12816	20263	38765	39025	6235	78566	92774	136208	268077	24561	30614	39366	12532	32746	6710	2743	10099	10099	2004	1094961

1.4. ANÁLISIS DAFO

1.4.1 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:

TENDENCIAS RECIENTES	
Debilidades:	**Fortalezas:**
▪ 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. ▪ 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. ▪ El aumento de la movilidad constituye uno de los desafíos más importantes para la sostenibilidad del sistema de transporte. ▪ No parece viable un futuro crecimiento económico con menos demanda de transporte. ▪ Los efectos de la radialidad y la falta de permeabilidad transfronteriza quedan de manifiesto particularmente en el ferrocarril. ▪ 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	▪ 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. ▪ 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. ▪ 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.

ESCENARIO FUTURO	
Amenazas:	**Oportunidades:**
▪ 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. ▪ 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.	▪ La iniciativa privada está iniciando la cooperación con el sector público en la dotación de infraestructuras y servicios. ▪ 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. ▪ 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.).

1.4.2. 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:

TENDENCIAS RECIENTES	
Debilidades:	**Fortalezas:**
▪ 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. ▪ La generación de residuos sigue creciendo de manera constante ante unas infraestructuras insuficientes para absorber este incremento. ▪ Pérdida de la biodiversidad ligada a la reducción y deterioro de los espacios naturales y áreas ecológicamente sensibles. ▪ 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. ▪ 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. ▪ 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.	▪ Importante esfuerzo público en la dotación de infraestructuras y equipamientos asociados a la gestión medioambiental, corrigiendo el impacto producido en situaciones anteriores. ▪ España en su conjunto presenta una extraordinaria riqueza en variedad de flora y fauna y constituye uno de los mayores patrimonios naturales de Europa. ▪ Características naturales y geográficas que permiten un adecuado potencial de desarrollo del aprovechamiento de energías renovables. ▪ Elevado porcentaje de superficie protegida como espacio natural protegido o incluida en la Red Natura 2000. ▪ La generación de energía eléctrica procedente de fuentes de origen renovable presenta en España una tendencia al alza.

ESCENARIO FUTURO	
Amenazas:	**Oportunidades:**
▪ 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. ▪ Competencia por los recursos entre los distintos usos: urbano, industrial, agrícola y medioambiental. ▪ 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. ▪ Las actividades de rápida ocupación de la franja litoral está provocando la alteración de la dinámica de costas y playas. ▪ El incremento de la superficie protegida con algún instrumento legal no está siendo correspondida con la aprobación y desarrollo de instrumentos de gestión. ▪ 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. ▪ 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.	▪ 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. ▪ Progresivo interés social y político por compatibilizar la conservación en el desarrollo económico y social. ▪ 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. ▪ 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.

CAPITULO II: ESTRATEGIA A SEGUIR PARA LA FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES

2.1. ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS COMUNITARIAS

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. Estas orientaciones establecen las grandes prioridades de la política de cohesión:

- Mejorando el atractivo de los Estados miembros, regiones, y ciudades mediante la mejora en la accesibilidad, asegurando un nivel de servicios adecuado, y preservando el medio ambiente.
- Estimulando la innovación, el desarrollo empresarial, y el crecimiento de la economía del conocimiento por medio de la investigación y el desarrollo, y las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones.
- Creando más y mejores empleos, atrayendo mas personas al mercado de trabajo y al desarrollo de la actividad empresarial, mejorando la adaptabilidad de trabajadores y empresas y aumentando la inversión en capital humano.

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.

En el cuadro siguiente se detallan los objetivos y medidas de la Política de Cohesión y su correspondencia con el Marco Estratégico.

ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS COMUNITARIAS 2007-2013		MARCO ESTRATÉGICO NACIONAL DE REFERENCIA		
		FEDER/F. Cohesión		FSE
OBJETIVOS	MEDIDAS	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 y 3 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 de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 se enmarcan dentro del Objetivo 1 del Marco "Convertir Europa en un lugar más atractivo para invertir y trabajar".

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 carencias en la red ferroviaria y portuaria. Consecuentemente, las actuaciones del Programa, tanto en las regiones convergencia como en las regiones de Competitividad regional y Empleo, dan prioridad a los proyectos de la Red RTE-T, en comunicaciones por ferrocarril así 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 y 3 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 de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-20013 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.

2.2. SELECCIÓN DE ESTRATEGIAS

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 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 carencias 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 a la protección contra determinados riesgos ambientales.

En cuanto al Cambio Climático, actualmente, está en la fase final de aprobación la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia horizonte 2007-2012 y 2020 (EECCEL). Esta Estrategia forma parte de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, que será aprobada también en breve.

La Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia aborda simultáneamente los siguientes objetivos:

- respetar el compromiso internacional asumido por España con la ratificación del Protocolo de Kioto;
- preservar y mejorar la competitividad de la economía española y el empleo;
- resultar compatible con la estabilidad económica y presupuestaria.
- garantizar la seguridad del abastecimiento energético.

En la parte de Cambio Climático la Estrategia contempla 11 áreas: i) Cooperación Institucional, ii) Mecanismos de Flexibilidad, iii) Cooperación internacional y cooperación con países en desarrollo, iv) Comercio de derechos de emisión, v) Sumideros, vi) Captura y Almacenamiento de CO2 , vii) Sectores Difusos, viii) Adaptación al cambio climático, ix) Difusión y Sensibilización, x) Investigación, desarrollo e innovación tecnológica y xi) Medidas Horizontales.

La parte dedicada a Energía contempla actuaciones en: i) eficiencia energética, ii) energías renovables, iii) gestión de la demanda, iv) investigación, desarrollo e innovación.

En total, la Estrategia contiene 198 medidas y 75 Indicadores para su seguimiento. Además la EECCEL contiene un Plan de Medidas Urgentes (con unas 80 medidas) que

se pondrán en marcha antes de finalizar el 2007.

Por tanto, para dar respuesta a las decisiones del Consejo Extraordinario de 8-9 Marzo 2007 sobre Cambio Climático y teniendo en cuenta que el Gobierno de España concede una alta prioridad al tema del cambio climático, en la selección de proyectos se dará prioridad a aquellos proyectos que estén relacionados con las diferentes medidas sectoriales contempladas en la EECCEL y el Plan de medidas urgentes, así como en los que se puedan fijar indicadores de seguimiento, similares o complementarios a los definidos en la EECCEL. En relación a las potenciales medidas compensatorias, en el momento actual, este tema se está evaluando y no hay una relación concreta definida a priori. Finalmente, señalar que la estrategia también contiene una serie de medidas horizontales referentes primordialmente a Política Fiscal, Ordenación del Territorio, Mejores Técnicas disponibles y Sistemas de Gestión Ambiental."

2.2.1. 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 ello 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 a 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.

2.2.1.1. 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.

2.2.1.2. 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.

2.2.2. 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

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.

2.2.2.1. 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.

De este modo, los objetivos considerados prioritarios son:

- Promover una política de gestión del agua que no sea un factor limitante para un desarrollo sostenible, asegurando incluso la disponibilidad de recursos hídricos, aun 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.

- 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.

2.2.2.2. 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.

Así, los objetivos prioritarios que se plantean son:

- 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.

- 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.

2.2.2.3. 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.

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.

A destacar, los objetivos tomados como 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.

- 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.

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

2.3. INTEGRACIÓN DEL PRINCIPIO DEL PARTENARIADO

Al igual que sucedía en los periodos anteriores, 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, contribuyéndose así a mejorar las estrategias y políticas formuladas, tanto a nivel nacional como regional.

Los organismos de la Administración Central con competencias en la gestión y ejecución de los Fondos Estructurales, aportaron información detallada sobre la estrategia y la política sectorial de los próximos años. Una vez definida la estrategia general del MENR, se analizó con cada organismo las líneas de actuación que van a tener preferencia en la financiación del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013.

Posteriormente, se coordinaron los contactos entre los organismos de la AGE y de las Comunidades Autónomas con competencias en ámbitos sectoriales concretos, para garantizar la coherencia y complementariedad entre organismos de ámbito nacional y regional mediante intercambios de información sobre las actuaciones a realizar por unos y otros.

Por otro lado, el contacto con los interlocutores sociales y económicos ha sido fluido y se ha producido a través de un proceso de consulta pública, descrito con detalle en el apartado 10. 2. del presente programa.

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 la lista indicativa de grandes proyectos, y se prevé que en la realización del primer Comité de Seguimiento se debatan y definan con más detalle los criterios de selección.

De hecho, en la fase de aplicación la actividad de cooperación se desarrollará en el marco de dicho Comité, en el cual estarán representados los interlocutores económicos y sociales. La autoridad de gestión del Programa Operativo presentará en detalle, durante

la primera reunión del Comité de seguimiento, las modalidades de participación de los interlocutores en las distintas fases de programación, seguimiento y aplicación del referido Programa.

2.4. COORDINACIÓN CON LOS PRINCIPIOS HORIZONTALES

Es importante reseñar, igualmente, la aplicación del principio de partenariado para la efectiva integración de las prioridades horizontales en el Programa como son la Igualdad de Oportunidades y Medio Ambiente.

En el presente Programa Operativo se pretende incluir a las mismas en un sistema de seguimiento y evaluación que responde a las demandas de la Comisión Europea y a las especificaciones establecidas en el MENR:

- Principio Horizontal de Medioambiente: La integración del principio horizontal de desarrollo sostenible y de protección del medioambiente se ha tenido en cuenta en todas las etapas de la programación y está garantizada en el programa de Fondo de Cohesión-FEDER, gracias a la Evaluación Ambiental Estratégica de los mismos. Este proceso se ha realizado en cooperación con todas las autoridades implicadas y da como resultado la horizontalidad en la integración del principio de desarrollo sostenible en todas las fases y contenidos de la programación.

  La Evaluación Ambiental Estratégica se ha hecho conforme a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente que desarrolla la Directiva 2001/42/CE de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

  En la aplicación de la EAE se ha de establecer la estructura de seguimiento y supervisión de los Programas Operativos, tal como prevé la Directiva.

  Por otra parte, es importante reforzar el seguimiento de las consideraciones medioambientales en la ejecución de las actuaciones de transporte.

- Principio Horizontal de Igualdad de Oportunidades: El Instituto de la Mujer ha desempeñado un papel muy activo desde el inicio de la programación 2007-2013, colaborando en los distintos borradores del MENR, ampliando el contenido del análisis socioeconómico de España, y contribuyendo al análisis de las disparidades regionales y a la definición de la estrategia a seguir.

  Merecen ser destacadas, las jornadas organizadas conjuntamente entre el Instituto de la Mujer y el MEH para ofrecer indicaciones sobre cómo introducir la perspectiva de género en cada fase del proceso de programación y en los distintos contenidos de la documentación de programación. Para ello se elaboró una Guía de Orientaciones específica. Los destinatarios de estas jornadas fueron los organismos gestores tanto a nivel de la AGE como a nivel regional, lo que sin duda ha contribuido a garantizar la horizontalidad de este principio de igualdad de oportunidades. La colaboración con los Organismos de Igualdad de Oportunidades se intensificará durante el periodo 2007–2013, tanto a nivel formal mediante la constitución del Grupo Temático de Igualdad de Oportunidades, como a nivel informal.

En el caso concreto de este Programa operativo, aunque las actuaciones del Fondo de Cohesión y del FEDER incluidas en el mismo son de tipo estructural y no están enfocadas a segmentos concretos de la población, se evita que tengan incidencia negativa en la igualdad de género.

Por otra parte, es importante reforzar el seguimiento de las consideraciones medioambientales en la ejecución de las actuaciones de transporte.

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.

Asimismo, en el desarrollo del Plan de Evaluación se incluirán indicadores específicos de resultado e impacto de género. Del mismo modo, este Programa Operativo estará considerado dentro de la evaluación prevista en 2010 sobre la integración del principio de igualdad de oportunidades.

CAPITULO III: EJES PRIORITARIOS Y DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES

3.1. EJE 1. TRANSPORTES RTE-T (FC)

Las diversas carencias determinan los objetivos y prioridades para continuar el proceso de convergencia en materia de transporte con la Unión Europea. Por ello, 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.

Se financiarán exclusivamente proyectos en el marco de la red transeuropea de transporte (RTE-T) según la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 (modificando la Decisión nº 1692/96/CE) sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

El PEIT representa una apuesta clara por el desarrollo de la intermodalidad como un elemento de racionalización y mejora de la calidad del transporte. Por lo que a los puertos se refiere, este escenario se traduce en el impulso, la mejora y la orientación a la demanda de la oferta de accesibilidad terrestre, tanto viaria como ferroviaria.

Particularmente, para el caso del ferrocarril, el propio PEIT aboga por una mejora sustancial y, en su caso, nuevas actuaciones en materia de accesos ferroviarios a aquellos puertos con tráficos significativos potencialmente trasvasables al ferrocarril, en función del tipo de mercancía, volúmenes, distancias recorridas y prioridades de desarrollo del sistema intermodal de mercancías.

En materia de inversión, y para dar cumplimento al objetivo descrito, el PEIT incluye un Programa de Accesos terrestres a Puertos de interés general con una dotación de 1.220 millones de euros en el periodo 2005-2020, correspondientes a infraestructura de acceso fuera de la zona de servicio de los Puertos, y por tanto a cargo de las Direcciones Generales de Carreteras y Ferrocarriles. La competencia de las Autoridades Portuarias se limita a la inversión necesaria para completar la infraestructura de acceso dentro de la zona de servicio.

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

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

3.1.1. Principales actuaciones

A) 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:

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

- **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.

B) <u>Puertos</u>

Las ayudas europeas procedentes de los diferentes Programas Operativos para el periodo 2007-2013 irán destinados a desarrollos de infraestructura portuaria que mejorarán las instalaciones actuales y crearán nuevas zonas de atraque para buques y de deposito de mercancías, creando las condiciones de infraestructura adecuadas para que en el futuro se puedan establecer acciones para el desarrollo de "Autopistas del Mar" en los términos indicados.

El término "Autopista del Mar" designa básicamente una oferta de transporte intermodal que atienda la demanda de transporte de mercancías entre dos países de la Unión Europea, a través de una concentración de la carga en itinerarios marítimos.

Actualmente el gobierno francés y español han suscrito un acuerdo internacional, de fecha 3 de julio de 2006, para poner en marcha una o varias Autopistas del Mar

La ejecución de estas actuaciones se realiza a través de Puertos del Estado, como Organismo Público dependiente del Ministerio de Fomento con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, encargado de la ejecución de la política portuaria del gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario formado por 28 Autoridades Portuarias en las que se engloban los 44 puertos de interés general existentes, facultades que ejerce en nombre del Estado en virtud de lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

Las actuaciones en principio serán:

- **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.

- **Ampliación de la Terminal de contenedores de Guixar y nueva Terminal intermodal en Bouzas**

Durante el año 2006 el puerto de Vigo movió un tráfico de 226.722 TEUs, cifra que coloca a esta instalación en el octavo puesto a nivel nacional. La inmensa mayoría de este tráfico operó a través de la Terminal de contenedores de Guixar, la cual viene experimentando significativos incrementos en sus movimientos durante los últimos años, y que prácticamente ha llegado al límite de su capacidad operativa. En este escenario, la Autoridad Portuaria se plantea proceder a la ampliación de esta

Terminal mediante la ejecución de aproximadamente 500 m de nuevo atraque, a los que se adosaría una explanada de aproximadamente 15 ha, lo que permitiría hacer frente a los previsibles aumentos de los tráficos de contenedores durante los próximos años.

De otra parte, también se plantea un aumento en la capacidad operativa de otra zona del puerto, concretamente la de Bouzas. Estas instalaciones actualmente están destinadas a la manipulación de tráficos ro-ro, habiendo superado en este apartado el puerto de Vigo el millón de toneladas en 2006 (concretamente 1.089.285 t, lo que supone un incremento del 15,12% respecto del año anterior). El buen comportamiento experimentado por este tipo de tráficos durante los últimos años, unido a las expectativas existentes en relación con sus posibilidades de crecimiento (asociadas en parte a la potenciación que se pretende hacer del tráfico marítimo de corta distancia), aconsejan consolidar esta zona del puerto como Terminal ro-ro, ampliando y mejorando sus infraestructuras asociadas, básicamente mediante la generación de nueva línea de atraque (muelles con sus correspondientes rampas), toda vez que la explanada de operación ya se encuentra construida.

- **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.

- **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.

Para ello se ha diseñado un plan de crecimiento basado en la construcción de la nueva dársena de La Esfinge, cuyas obras comenzarán con la ejecución de un nuevo dique exterior, con alineación Norte-Sur, esto es, paralelo al actual dique Reina Sofía, y a una distancia aproximada de 800 m de éste. La longitud del dique se estima en 1.500 m, al abrigo de los cuales se desarrollarán nuevas terminales destinadas a tráficos de mercancía general y contenedores. En una primera etapa se podrían generar en el entorno de 900 m de atraque, con explanadas asociadas de 400 m de anchura, lo que significa la generación de, aproximadamente, 36 ha de nueva superficie terrestre.

- **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.

- **Ampliación del Puerto de Gijón. 2ª Fase.**

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

Son de una gran magnitud y complejidad técnica e implican 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.

Actuaciones que no pertenecen a Grandes Proyectos

- **Mejora de la capacidad portuaria en el Puerto de Avilés**

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.

- **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.

- **Actuaciones en Galicia**

Actuaciones para incrementar y mejorar la capacidad portuaria en los Puertos de Vilagarcia de Arousa, Marín Ría de Pontevedra, Ferrol San Cibrao y Vigo en la Comunidad Autónoma de Galicia,

3.1.2. Criterios de selección

Los criterios de selección se establecerán de acuerdo con las disposiciones establecidas en el capítulo 4.4. No obstante, se señala aquí que para las actuaciones indicativas se han tenido en cuenta los siguientes criterios.

Para la inclusión de las actuaciones de **transportes**:

- 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) extraemos las siguientes:

- terminación de los tramos pendientes, completar los grandes ejes y mejorar su interoperabilidad.

- realización de infraestructuras para facilitar a las regiones insulares y/o enclavadas el enlace con las zonas centrales.
- potenciar la interoperabilidad y para favorecer la navegación

Los proyectos prioritarios de los que forman parte las inversiones susceptibles de ser financiadas en el marco de este Programa Operativo se han seleccionado teniendo en cuenta las prioridades mencionadas, y 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, 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.

Por último, cabe señalar que la planificación se ha realizado conjuntamente en el MENR, y se han tenido en cuenta las diferentes características del Fondo de Cohesión y del FEDER para la selección inicial de los proyectos prioritarios a asignar en los diferentes programas operativos.

Para el Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, se ha considerado el ámbito geográfico, la continuidad de las actuaciones cofinanciadas en el periodo 2000-2006 y, especialmente, la cuantía del Fondo de cohesión que, al ser más reducida exige una mayor concentración del gasto.

En consecuencia, algunas conexiones correspondientes a proyectos prioritarios TEN trasnacionales se han incluido en los programas operativos regionales del FEDER.

- Cumplimiento de la senda de financiación

La senda de financiación para el Fondo de Cohesión es muy exigente, ya que requiere que el 62% del Fondo se certifique en los tres primeros años. En consecuencia, habrá que analizar el grado de madurez de los proyectos de transporte para que cumplan los requerimientos de la senda.

3.1.3. Indicadores estratégicos

Con el fin de analizar la evolución general del programa en el marco de las prioridades nacionales y comunitarias, se han seleccionado, en consonancia con el MENR de España, los indicadores estratégicos en relación con el transporte que se incluyen en la tabla siguiente.

Indicador	Unidades	Año	Valor actual	Objetivo 2010	Objetivo 2013
Km total vías férreas / 1000 km2	km/1000km2	2005	25,37	35	42
Número de viajeros transportados en líneas de alta velocidad	Millones pasajeros	2005	7,2	12	14,5
Volumen de transporte de mercancías sobre el PIB	Ton / 1000 €	2004	2,86	Progresiva acomodación a los niveles europeos en 2020	
Pasajeros aeropuertos por habitante	Pasajeros/hab	2005	4,06	5,05	5,4
Tráfico de buques en puertos (cabotaje y exterior) en toneladas respecto a población	Toneladas/hab	2005	10	11,5	12,1

3.1.4. Indicadores operativos

Como consecuencia de las actuaciones incluidas en el presente Programa Operativo que se han identificado inicialmente, y sin perjuicio de la posible inclusión de nuevas actuaciones que se identifiquen durante el periodo de desarrollo del programa operativo, se han seleccionado los siguientes indicadores operativos correspondientes al eje 1 - Transportes (RTE-T) Fondo de Cohesión - y a las categorías de gasto incluidas en él.

EJE	CATEGORIA	Indicador	Unidades	2010	2013
1	17	Kilómetros de ferrocarril nuevos (Red TEN) (18)	Km	60	60
		Longitud plataforma construida	Km	250	260
		Nº de proyectos (13)	Uds	7	9
		Ahorro de tiempo (*)	Min.	23,4	23,4
	30	Longitud de diques	m	5.350	6100
		Longitud de muelles	m.	1000	1150
		Nº de proyectos	Uds	9	11

(*) El indicador de ahorro de tiempo se aplica únicamente en el caso de que la línea ferroviaria esté completada. Se basa en el indicador de kilómetros de ferrocarril nuevos

3.2. EJE 2. MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE (FC)

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 y mejorar la capacidad de saneamiento y depuración al tiempo que se mejoran los sistemas de abastecimiento.

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

3.2.1. Principales actuaciones

A) <u>Abastecimiento</u>

Dentro de las actuaciones a ejecutar 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.

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.
- 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:

Andalucía, Cataluña, Asturias, Murcia, Ceuta, Melilla, Castilla y León, Castilla La Mancha y ayuntamientos de más de 200.000 habitantes, capitales de provincia y consejos insulares en regiones del objetivo de Competitividad regional y Empleo.

B) 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.

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.

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.

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 y estaciones de tratamiento, así como sistemas de reutilización de aguas depuradas:

- 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:

Andalucía, Cataluña, Asturias, Melilla, Castilla y León, Madrid, Galicia, Cantabria, Ceuta, Murcia, y ayuntamientos de más de 200.000 habitantes, capitales de provincia y consejos insulares en regiones del objetivo de Competitividad regional y Empleo.

C) 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.

Las actuaciones a ejecutar 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.

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.

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.

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.

Se construirán infraestructuras asociadas al servicio de tratamiento, reutilización y valorización de los residuos urbanos, incluyendo los envases.

Se desarrollarán campañas de sensibilización dirigidas a la reducción de los residuos generados, cumpliendo con el primer principio de todo sistema de gestión.

Se acometerán actuaciones asociadas a la recuperación ambiental de zonas degradadas por los efectos de una inadecuada gestión 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, Castilla y León, Murcia, Melilla, Ceuta, Andalucía, y ayuntamientos de más de 200.000 habitantes, capitales de provincia y consejos insulares en regiones del objetivo de Competitividad regional y Empleo.

3.2.2. Criterios de selección

Los criterios de selección se establecerán de acuerdo con las disposiciones establecidas en el capítulo 4.4. No obstante, se señala aquí que para las actuaciones indicativas se han tenido en cuenta los siguientes criterios.

Para la inclusión de las actuaciones de **medio ambiente:**

- Cumplimiento de los Reglamentos que regulan el Fondo de Cohesión y el FEDER
- 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.

Cumplimiento de la senda de financiación:

La senda de financiación para el Fondo de Cohesión es muy exigente, ya que requiere que el 62% del Fondo se ejecute en los tres primeros años. En consecuencia habrá que analizar, para el conjunto de Administraciones que intervienen en el mismo, el grado de madurez de los proyectos de medio ambiente para que cumplan los requerimientos de dicha senda.

3.2.3. Indicadores estratégicos

Con el fin de analizar la evolución general del programa en el marco de las prioridades nacionales y comunitarias se han seleccionado, en consonancia con el MENR de España, los indicadores estratégicos en relación con el medio ambiente, que se incluyen en la tabla siguiente.

Indicador	Unidades	Año	Valor actual	Objetivo 2010	Objetivo 2013
Residuos recogidos selectivamente / total de residuos recogidos	%	2004	30,11	50	64
Porcentaje de agua perdida en la distribución	%	2004	18,7	16,6	14,5
Volumen de agua reutilizada / habitante – día	m^3/hab/día	2004	0,02	0,027	0,3
Volumen de agua residual tratada / habitante – día	m^3/hab/día	2004	0,38	0,41	0,43
Producción de residuos urbanos por hogar	tn/hogar	2004	1,57	1,53	1,53
Volumen de agua distribuida / habitante	m^3/habitante	2004	93,58	101	106
Tarifas medias para servicios de abastecimiento urbano de agua (*)	€/m^3	2005	0,30	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
Tarifas medias para servicios de saneamiento urbano de agua (*)	€/m^3	2005	0,35	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
Pagos por el servicio de riego del agua en las cuencas intercomunitarias (total de aguas subterráneas y superficiales) (**)	€/ha	2005	263,54	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
	€/ m^3	2005	0,0514	Mantener el coste del servicio (año 2013)	

(*) El componente de la tarifa correspondiente a los costes de explotación y mantenimiento se actualizará anualmente según el IPC

(**) 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 Hm3 (3.486 Hm3 en tres años: objetivo 2010).

3.2.4. Indicadores operativos

Como consecuencia de las actuaciones incluidas en el presente Programa Operativo que se han identificado inicialmente, y sin perjuicio de la posible inclusión de nuevas actuaciones que se identifiquen durante el periodo de desarrollo del programa operativo, se han seleccionado los siguientes indicadores operativos correspondientes al eje 2 – Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Fondo de Cohesión - y a las categorías de gasto incluidas en él.

EJE	CATEGORIA	Indicador	Unidades	2010	2013
2	44	Capacidad de gestión de residuos	Tn/día	650	800
		Nº de proyectos	Uds	51	53
		Residuos extraídos	Tn	700.000	900.000
	45	Nº de proyectos	Uds	23	28
		Redes de abastecimiento creadas	Km	688	861
		Redes de abastecimiento mejoradas	Km	108	135
		Volumen regulado y /o tratado	m³/día	8.320	10.400
		Población adicional servida por proyectos de abastecimiento de agua (25)	Habitantes	635.805	1.071.972
	46	Nº de proyectos	Uds	62	81
		Redes de saneamiento creadas	Km	29	36
		Redes de saneamiento mejoradas	Km	9.080	11.351
		Volumen de aguas residuales tratadas y depuradas	m³/día	489.644	612.055
		Población adicional servida por proyectos de depuración de agua (26)	Habitantes	1.231.863	2.388.117

3.3. EJE 3. MEDIO AMBIENTE, ENTORNO NATURAL, RECURSOS HÍDRICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS (FEDER)

Este eje se incluye con el objetivo de coordinar y completar los grandes proyectos de abastecimiento y de saneamiento cofinanciados con el Fondo de Cohesión en las regiones convergencia, recogiendo las actuaciones en este ámbito cofinanciadas con el FEDER.

Se trata de actuaciones de la Administración General del Estado adecuadas a un programa de carácter nacional en los ejes en los que actúa fundamentalmente esta Administración, y suponen una continuidad con las actuaciones que ya se han venido realizando en el periodo 2000-2006 con el Fondo de Cohesión, complementando desde el punto de vista regional los grandes proyectos a financiar con este Fondo.

Se plantean las siguientes categorías de gasto:

Categoría de gasto		Fondo Cohesión	Contribuye a la estrategia de Lisboa
Nº	Descripción		
45	Redes de distribución de agua potable	√	Sí
46	Saneamiento y depuración de aguas residuales	√	Sí

3.3.1. Principales actuaciones

A) <u>Abastecimiento</u>

Estas actuaciones están incluidas en el Programa de Actuaciones para la Gestión y Utilización del Agua (Programa A. G. U. A.).

<u>Localización de las actuaciones</u>:

Castilla La Mancha

En cuanto a Castilla-La Mancha, se ha decidido incluir los proyectos "Abastecimiento a la Mancomunidad del Algodor", con un gasto estimado de 29,23 millones de euros, y "Abastecimiento a Puertollano", con un gasto estimado de 34,76 millones de euros, por ser los de mayor importe y por ser programas de "abastecimiento de agua", cuyo paso al Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 viene a dar continuidad a actuaciones similares del periodo 2000-2006, complementando las programadas para 2007-2013.

1) Abastecimiento a Puertollano (Ciudad Real)

Esta actuación tiene por objeto resolver las importantes deficiencias que la comarca de Puertollano presenta en su infraestructura para el desarrollo del ciclo integral del agua. Además, permitirá absorber la importante demanda futura provocada por el fuerte aumento de población previsto (89.772 hab. en el año 2.029 frente a los 50.083 actuales) y el gran aumento de actividad industrial planificado. Incluye la construcción de una nueva E.T.A.P. y la adecuación de la E.D.A.R. existente

2) Mejora del abastecimiento a la Mancomunidad de Algodor. Fase I

Comprende la mejora de las infraestructuras de abastecimiento para el suministro a 31 poblaciones integradas en la Mancomunidad de Algodor (Toledo), con una demanda anual prevista de 12,436 Hm3 y una población de 126.877 habitantes en el año horizonte 2029.

Es la Fase I de un proyecto de mejora y acondicionamiento de infraestructura de abastecimiento, que ha envejecido después de dos décadas de funcionamiento, además de resultar insuficiente para hacer frente a las previsiones de evolución de la demanda. El proyecto completo se ha dividido territorialmente en fases independientes, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos y presupuestarios.

B) Saneamiento y depuración

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 preparando el Plan Nacional de Calidad de las Aguas: Saneamiento y Depuración, que cubrirá el periodo 2007-2015. 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.

El objetivo fundamental es cumplir lo dispuesto en la Directiva 91/271/CEE y en la 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.

Localización de las actuaciones:

Galicia

1) Saneamiento de Vigo (E.D.A.R)

En el caso de Galicia, se ha incluido el proyecto "Saneamiento de Vigo" (cuyo gasto total estimado es de 160 millones de euros) tanto por su dimensión económica como por su repercusión en la zona.

La Xunta de Galicia, el Organismo Autónomo Aguas de Galicia y Aguas de la Cuenca del Norte, S.A., suscribieron el 9 de marzo de 2007 el "Protocolo General de Colaboración para el desarrollo de la actuación Saneamiento de Vigo".

El objetivo de esta actuación es resolver las deficiencias existentes en el sistema de depuración del municipio de Vigo y cubrir las necesidades de depuración de las actividades industriales.

La infraestructura hidráulica a construir debe de ser coherente con las necesidades de tratamiento mínimas fijadas por la normativa y acorde con las mayores restricciones impuestas por los usos y características ambientales del medio receptor. Los trabajos a realizar incluirán la redacción de un Estudio de Impacto Ambiental de dicha instalación.

3.3.2. Indicadores operativos

Los indicadores estratégicos seleccionados para el eje 2 - Medio ambiente y desarrollo sostenible - Fondo de Cohesión, con el fin de analizar la evolución general del programa en el marco de las prioridades nacionales y comunitarias se han seleccionado, en consonancia con el MENR de España, resultan aplicables al eje 3 - Medio ambiente, entorno natural, recursos hídricos y prevención de riesgos.

Como consecuencia de las actuaciones incluidas en el presente Programa Operativo que se han identificado inicialmente, y sin perjuicio de la posible inclusión de nuevas actuaciones que se identifiquen durante el periodo de desarrollo del programa operativo,

se han seleccionado los siguientes indicadores operativos correspondientes al eje 3 – Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible y Prevención de Riesgos - y a las categorías de gasto incluidas en él.

EJE	CATEGORIA	Indicador	Unidades	2010	2013
-3	45	Nº de proyectos	Uds	2	2
		Redes de abastecimiento creadas	Km	80	125
		Volumen regulado y /o tratado	m³/día	60.000	83.794
		Población adicional servida por proyectos de abastecimiento de agua (25)	Habitantes	64.255	128.510
	46	Nº de proyectos	Uds	1	1
		Redes de saneamiento creadas	Km	7	10
		Volumen de aguas residuales tratadas y depuradas	m³/día	65.753	82.192
		Población adicional servida por proyectos de depuración de agua (26)	Habitantes	155.452	466.356

3.4. EJE 4. TRANSPORTE Y ENERGÍA (FEDER)

Este eje corresponde a una dotación específica que completa las acciones realizadas en las regiones autonómicas de Andalucía y Extremadura.

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

3.4.1. Principales actuaciones

Localización de las actuaciones

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:

Andalucía

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

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

Extremadura

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)

Acciones de coordinación con Portugal

ADIF y RAVE (empresa pública portuguesa creada al efecto) han constituido una AEIE (Agrupación Europea de Interés Económico) denominada AVEP (Alta Velocidad España-Portugal) cuyo principal objetivo es el estudio de las conexiones ferroviarias entre ambos países. Esta Agrupación ha realizado diversos estudios, tanto para las conexiones por Extremadura como por Galicia.

Entre las últimas decisiones adoptadas por ambos países se encuentra la de definir como sección internacional al tramo Mérida-Évora. Con fecha 17 de julio de 2007 el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, del Ministerio español de Fomento, y su homóloga portuguesa han firmado una declaración de intenciones sobre la conexión de este tramo transfronterizo, en la que se pone de manifiesto la voluntad común de llevar a cabo de forma coordinada las actuaciones necesarias.

3.4.2. Indicadores operativos

Los indicadores estratégicos seleccionados para el eje 1 - Transportes (RTE-T) Fondo de cohesión, con el fin de analizar la evolución general del programa en el marco de las prioridades nacionales y comunitarias se han seleccionado, en consonancia con el MENR de España, resultan aplicables al eje 4 - Transporte y energía

Como consecuencia de las actuaciones incluidas en el presente Programa Operativo que se han identificado inicialmente, y sin perjuicio de la posible inclusión de nuevas actuaciones que se identifiquen durante el periodo de desarrollo del programa operativo, se han seleccionado los siguientes indicadores operativos correspondientes al eje 4 – Transporte y Energía - y a las categorías de gasto incluidas en él.

EJE	CATEGORIA	Indicador	Unidades	2010	2013
4	17	Kilómetros de ferrocarril nuevos (Red TEN) (18)	Km	150	220
		Longitud plataforma construida	Km	190	320
		Nº de proyectos (13)	Uds	2	3
		Ahorro de tiempo (*)	Min.	58,5	85,8

(*) El indicador de ahorro de tiempo se aplica únicamente en el caso de que la línea ferroviaria esté completada. Se basa en el indicador de kilómetros de ferrocarril nuevos

3.5. EJE 5. ASISTENCIA TÉCNICA (FC)

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 de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, 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.

- **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 5 del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, gestionado por la Autoridad de Gestión del MENR en coordinación con la Subdirección General de Fondos de Cohesión y de Cooperación Territorial Europea.

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

Así, se plantean las siguientes categorías de gasto:

Categoría de gasto		Fondo de Cohesión	Contribuye a la estrategia de Lisboa
Nº	Descripción		
85	Preparación, ejecución, seguimiento e inspección	√	
86	Evaluación y estudios; información y comunicación	√	

3.5.1 Principales actuaciones

La asignación financiera destinada a este Eje 5 contempla la siguiente tipología de actuaciones, dentro de los temas prioritarios anteriormente descritos:

A) <u>Preparación, puesta en marcha, control y seguimiento</u>

Las medidas concretas a realizar, dentro de la categoría de gasto de "Preparación, ejecución, seguimiento e inspección", se agrupan en los siguientes tipos:

- 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.

- 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.

- Cofinanciación de las actividades de las redes sectoriales previstas en el Marco 2007-2013.

- 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.

- 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.

B) <u>Evaluación, estudios, conferencias y publicidad</u>

Las medidas concretas a realizar en la categoría "Evaluación y estudios; información y comunicación" se agrupan en los siguientes tipos:

- 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 publica, 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, 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.

- 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.

- 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.

3.5.2. Indicadores operativos

Como consecuencia de las actuaciones incluidas en el presente Programa Operativo que se han identificado inicialmente, y sin perjuicio de la posible inclusión de nuevas actuaciones que se identifiquen durante el periodo de desarrollo del programa operativo, se han seleccionado los siguientes indicadores operativos correspondientes al eje 5 – Asistencia Técnica - y a las categorías de gasto incluidas en él.

EJE	CATEGORIA	Indicador	Unidades	2010	2013
5	85	Actuaciones de preparación, ejecución, seguimiento e inspección desarrolladas	Uds	10	13
	86	Actuaciones de evaluación y estudios; información y comunicación desarrolladas	Uds	4	6

CAPITULO IV: DISPOSICIONES DE APLICACIÓN

4.1. AUTORIDAD DE GESTIÓN (ARTÍCULO 60 DEL REGLAMENTO GENERAL)

La Autoridad de Gestión del presente Programa Operativo será la Subdirección General de Fondos de Cohesión y de Cooperación Territorial Europea, ubicada en la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda.

La Autoridad de Gestión, de acuerdo con el Artículo 60 del Reglamento (CE) Nº 1083 del Consejo, tendrá las siguientes funciones:

a) Garantizará que la selección de 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 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 a la materia.

c) Garantizará que se dispone de un sistema informatizado de registro y almacenamiento de datos contables relacionado con cada una de las operaciones correspondientes al Programa Operativo y que se precede a la recopilación de los datos sobre la ejecución necesaria para la gestión financiera, el seguimiento, las verificaciones, las auditorías y la evaluación.

d) Se asegurará de que los beneficiarios y otros organismos participantes en la ejecución mantienen un sistema de contabilidad separado o 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.

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 el artículo 90 del Reglamento (CE) nº 1083/2006.

g) Se asegurara 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) 1083/2006.

En este Programa Operativo la Subdirección General de Fondos de Cohesión y de Cooperación Territorial Europea, en conformidad con lo establecido en el Artículo 60 del Reglamento (CE) nº 1083/2006:

- Asegurará el funcionamiento correcto del sistema de gestión y control y tendrá la responsabilidad del ejercicio de las funciones enumeradas en este artículo, realizando las verificaciones que estime necesarias y proponiendo las medidas correctoras precisas.
- Llevará a cabo la coordinación general del sistema e impartirá las directrices que contribuyan a su mantenimiento.

Además, la Autoridad de Gestión exigirá garantías de que las ayudas de Estado otorgadas serán compatibles con las reglas materiales y de procedimiento sobre ayudas del Estado en vigor en el momento en que se concede la subvención. Asimismo, exigirá garantías de la compatibilidad de las ayudas que eventualmente pueda recibir un mismo beneficiario de las Administraciones Públicas

En relación con las ayudas de Estado que eventualmente puedan concederse a grandes empresas (no PYMEs), la Autoridad de Gestión obtendrá garantías de la empresa beneficiaria de que la ayuda recibida no se utilizará para ningún tipo de inversión que implique la localización de su producción o sus servicios en otro Estado Miembro de la Unión Europea.

La lista indicativa de organismos intermedios en el presente Programa Operativo, con base en lo previsto en el Artículo 59 apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1083/2006 designados por la Dirección General de Fondos Comunitarios se detalla a continuación:

1) Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

2) Organismo Público Puertos del Estado.

3) Subdirección General de Programación y Control del Ministerio de Medio Ambiente.

4) Sociedades Estatales de Aguas (Ministerio de Medio Ambiente).
   - Acuaduero
   - Acuaebro
   - Hidroguadiana.
   - Acuajúcar
   - Acuasegura.
   - Acuatajo
   - Acuanorte
   - Depurbaix
   - Acuavir.
   - Acuamed.

En Andalucía:

5) Dirección General de Fondos Europeos.

En Asturias:

6) Dirección General de Presupuestos.

En Castilla y León:
7) Dirección General de Presupuestos y Fondos Comunitarios.

En Ceuta:
8) Dirección General de Fondos Europeos.

En Melilla:
9) Excmo. Sr. Presidente de la Ciudad Autónoma de Melilla.

En Murcia:
10) Consejería de Economía y Hacienda.

Entes Locales:

11) Ayuntamiento de Madrid.
12) Ayuntamiento de Barcelona.
13) Ayuntamiento de Zaragoza.
14) Ayuntamiento de Palma de Mallorca.
15) Ayuntamiento de Bilbao.
16) Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat
17) Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
18) Ayuntamiento de Badalona.
19) Ayuntamiento de Móstoles.
20) Ayuntamiento de Alcalá de Henares.
21) Ayuntamiento de Sabadell.
22) Ayuntamiento de Pamplona/ Iruña.
23) Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
24) Ayuntamiento de Santander.
25) Ayuntamiento de Logroño.
26) Ayuntamiento de Tarragona.
27) Ayuntamiento de Lleida.
28) Ayuntamiento de Girona.
29) Ayuntamiento de Huesca.
30) Consell Insular de Eivissa.
31) Ayuntamiento de Teruel.
32) Consell Insular de Menorca.
33) Consell Insular de Formentera.

No obstante, la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda podrá designar otros organismos intermedios, conforme a lo previsto en el

Artículo 59, apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1083/2006, para la realización de las tareas previstas en el Artículo 60, mediante la formalización de los acuerdos regulados en el Artículo 12 del Reglamento (CE) nº 1828/2006.

4.2. AUTORIDAD DE CERTIFICACIÓN (ARTÍCULO 61 DEL REGLAMENTO GENERAL)

La Autoridad de Certificación será la Subdirección General de Certificación y Pagos, ubicada en la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda.

Dicha Autoridad asume las competencias de certificación establecidas en el Artículo 61 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006 respecto de los programas operativos financiados por el FEDER y por el Fondo de Cohesión.

Para cumplir las funciones enumeradas en dicho artículo la Autoridad de Certificación debe asegurarse de que dispone de la información siguiente:

- Información sistemática de la Autoridad de Gestión sobre los procedimientos desarrollados por la misma y de las verificaciones llevadas a cabo en virtud del Artículo 60 b) respecto del gasto certificado. Asimismo, y en similares condiciones, deberá contar con la información apropiada sobre los resultados definitivos de los controles realizados bajo la responsabilidad de la Autoridad de Auditoría y de los órganos de la Comisión y del Tribunal de Cuentas Europeo.

- Información detallada de las medidas adoptadas por los beneficiarios a raíz de las actuaciones de control así como las correcciones practicadas en cumplimiento de dichas medidas. La exactitud del registro de estas correcciones en el sistema informático de la contabilidad de los Fondos será verificada por la Autoridad de Gestión.

Esta información permitirá a la Autoridad de Certificación mantener una cuenta de los importes recuperables y de los importes retirados por la cancelación, en todo o en parte, de la contribución comunitaria.

Cuando lo considere necesario, esta Autoridad solicitará información complementaria de la Autoridad de Gestión, pidiendo en su caso la ampliación de las verificaciones realizadas, o bien realizará los controles que estime oportunos.

4.3. AUTORIDAD DE AUDITORÍA (ARTÍCULO 62 DEL REGLAMENTO GENERAL)

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

La IGAE ejercerá las funciones establecidas en el Artículo 62, apartados 1, 2 y 3 del Reglamento (CE) nº 1083/2006.

4.4. PROCEDIMIENTOS DE MOVILIZACIÓN Y CIRCULACIÓN DE FLUJOS FINANCIEROS: GESTIÓN FINANCIERA

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

- La contribución del FEDER y del Fondo de Cohesión en los términos fijados en la Decisión.
- Los ingresos procedentes de la Comisión.
- Los pagos realizados a los beneficiarios.
- 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.

Circuito 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.

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.

Los flujos financieros con la Unión Europea y con los beneficiarios se realizarán a través de las cuentas del Tesoro de Acreedores no Presupuestarios. Dichas cuentas no generan intereses.

Tipos de pagos

Anticipos

En el caso de los anticipos, la Dirección General del Tesoro y Política Financiera del Ministerio de Economía y Hacienda recibirá, una vez se haya adoptado la decisión por la que se aprueba la contribución de cada Fondo a cada programa operativo, un importe único en concepto de anticipo para el período 2007-2013.

El importe de anticipo se abonará en varias fracciones, como sigue: En 2007 el 2 % de la contribución de cada Fondo al Programa Operativo, y en 2008 el 3%.

En el caso del Fondo de Cohesión, se recibirá también en 2009 el 2,5 %.

A petición de la Comisión, la Autoridad de Certificación dará instrucciones a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera para que ésta 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 cada Fondo 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 (UE) 1083/2006.

Pagos Intermedios

Disposiciones generales

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 (UE) 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, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 80 del Reglamento (CE) nº 1083/2006.

En el ámbito de los regímenes de ayuda a que se refiere al Artículo 87 del Tratado, se entiende por beneficiario toda empresa pública o privada que reciba ayuda pública por llevar a cabo un proyecto. Cuando el beneficiario sea una entidad privada, los fondos se transferirán al organismo intermedio gestor de las ayudas

Cuando el beneficiario de las ayudas sea un departamento perteneciente a la Administración General del Estado, la Autoridad de Certificación ordenará a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera del Ministerio de Economía y Hacienda el ingreso de los fondos procedentes de la Unión Europea 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 Unión Europea al presupuesto de ingresos del Estado 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 Ministerio 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 autónomo.

Pago del Saldo

De acuerdo con el Artículo 89, la Comisión procederá al pago del saldo siempre que, antes del 31 de marzo de 2017:

1. El Estado miembro 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 Artículo 78, el informe final de ejecución del programa operativo, incluida la información prevista en el Artículo 67 y la declaración de cierre mencionada en el Artículo 62, apartado 1, letra e).

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.

2. La Comisión no haya presentado un dictamen motivado como consecuencia de un incumplimiento, según se prevé en el Artículo 226 del Tratado, por lo que respecta a la operación u operaciones para las cuales se ha declarado gasto en la solicitud de pago en cuestión.

En caso de que no se haya remitido a la Comisión alguno de los documentos indicados en el apartado 1, el saldo quedará liberado automáticamente, de conformidad con el Artículo 93.

La Comisión comunicará al Estado miembro su dictamen sobre el contenido de la declaración de cierre, en un plazo de cinco meses a partir de la fecha de su recepción. Si la Comisión no ha formulado observaciones en un plazo de cinco meses, la declaración de cierre se considerará aceptada.

Siempre que estén disponibles los fondos necesarios, la Comisión pagará el saldo, a más tardar, en los 45 días siguientes a la última de las siguientes fechas: la fecha de aceptación del informe final de conformidad con el Artículo 67 o la fecha de aceptación de la declaración de cierre.

Proceso del circuito financiero

El proceso general del circuito financiero será como sigue:

1. El beneficiario del proyecto, previamente a la elaboración de la solicitud de reembolso, realizará el abono correspondiente a la ejecución de las actividades. En caso de regímenes de ayuda, se estará a lo dispuesto en el Artículo 78. El beneficiario o el organismo intermedio deberá introducir los datos de certificación en la aplicación informática, y elaborar una propuesta de solicitud de reembolso.

2. El organismo intermedio verificará la propuesta de solicitud de reembolso, con el fin de poder asegurar que cumple con todos los requisitos necesarios. Una vez revisada procederá a enviarla a la Autoridad de Gestión.

3. La Autoridad de Gestión revisará la certificación recibida y la remitirá, en caso de que cumpla las condiciones requeridas, a la Autoridad de Certificación.

4. La Autoridad de Certificación comprobará el cumplimiento de los trámites necesarios, pedirá la ampliación de la información recibida cuando lo considere pertinente a la Autoridad de Gestión y, en su caso, solicitará la realización de controles, con el fin de asegurarse de la correcta tramitación de los expedientes y el cumplimiento de los trámites previstos.

Una vez revisada la solicitud de reembolso, y encontrada conforme, confeccionará una Certificación y Declaración de gastos que, junto con la solicitud de pagos, tramitará ante la Comisión.

5. Después de su tramitación interna, la Comisión Europea emitirá una transferencia que será recibida en la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

6. La Dirección General del Tesoro y Política Financiera recibirá el pago de la Comisión, y comunicará su recepción a la Autoridad de Certificación que, a su vez, lo pondrá en conocimiento de la Autoridad de Gestión.

7. La Autoridad de Certificación transmitirá la orden de transferencia a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera al mismo tiempo que se comunicará la realización de la misma al beneficiario, a través, en su caso, de su órgano intermedio. Se solicitará del beneficiario la confirmación de la recepción de fondos.

4.3. SISTEMAS DE SEGUIMIENTO

Procedimientos y sistemas informáticos

En función de los requerimientos contenidos en los Artículos 66 y 76 del Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo y en los artículos 39 al 42, del Reglamento (CE) nº 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 la transmisión electrónica de la Información. El sistema también va a permitir la transmisión y recepción oficial de documentación con la Comisión.

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.

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 Autoridad de Gestión asegurará 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) nº 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 Autoridad de Gestión establecerá un sistema de seguimiento 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 cada Fondo. Este sistema debe permitir:

- Garantizar la correcta administración de los flujos financieros con la Unión Europea 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 del hardware

El sistema de información Fondos 2007 se ha 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 está 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. Usuarios de la Dirección General de Fondos Comunitarios, estos usuarios dispondrán de líneas dedicadas de alta velocidad y accederán a la aplicación a través de un servidor Intranet.

2. Usuarios 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 Dirección General 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 (CE) nº 1828/2006 establece un desglose indicativo por categorías de gasto que 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.

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 Intermedios que participan en los 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 la Autoridad de Gestión.

8. *Datos sobre controles***.** Recoge la información sobre los controles realizados a los Programas Operativos

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.

4.4. 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 en un plazo máximo de tres meses desde la fecha de notificación de la decisión 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.

El Comité de Seguimiento estará presidido por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda

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, Melilla), de las Comunidades Autónomas de Extremadura, Galicia y Castilla-La Mancha, como directamente beneficiarias, representantes de las Entidades Locales y los representantes de las Autoridades ambientales estatales afectadas por el Programa, así como los representantes de los organismos responsables del fomento de la igualdad de género. Podrán participar como observadoras las Comunidades Autónomas en cuya demarcación geográfica se desarrollen actuaciones de los Fondos.

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

Se podrá invitar a las reuniones del Comité de Seguimiento a representantes de los beneficiarios del Programa, asociaciones representativas de la sociedad civil afectada, interlocutores económicos y sociales, así como asesores externos que colaboren en las tareas de seguimiento y evaluación y eventualmente a observadores invitados de países comunitarios o extra comunitarios.

La composición definitiva del Comité de Seguimiento se establecerá en su Reglamento Interno de Funcionamiento. En el momento de decidir su composición, se valorará la conveniencia de incorporar, a título consultivo, a representantes de administraciones involucradas en la gestión de otros fondos comunitarios.

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

Funciones

De acuerdo con el Artículo 65 del Reglamento (CE) nº 1083/2006, el Comité de Seguimiento se asegurará de la eficacia y la calidad de la ejecución del Programa Operativo 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 citado reglamento.

d) Estudiará y aprobará los informes de ejecución anual y final previstos en el Artículo 67 del citado reglamento.

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 citado reglamento, 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) Nº 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. Cuando la naturaleza de la ayuda lo permita, las estadísticas se desglosarán por sexo y en función del tamaño de las empresas beneficiarias.

Se explicitarán, cuando sea posible, las informaciones en cada categoría de gasto desglosadas por región/objetivo (convergencia, competitividad regional y empleo).

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) nº 1083/2006 adoptadas por la Comisión en los artículos 39 a 42 del Reglamento (CE) n° 1828/2006.

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) nº 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) nº 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 en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 1828/2006.

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) nº 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 Comisión adoptará una decisión sobre la solicitud de revisión del Programa Operativo con la mayor brevedad posible y, a más tardar, dentro de los tres meses siguientes a su presentación formal por el Estado.

La revisión del Programa Operativo no implicará la revisión de la Decisión C(2007) 1990 de la Comisión, de 7 de mayo de 2007, por la que se aprueban determinados elementos del Marco estratégico nacional de referencia de España.

4.5. PLAN DE EVALUACION

Disposiciones generales

El Programa seguirá las disposiciones de los Artículos 47 a 49 del Reglamento (CE) nº 1083/2006 sobre los procedimientos de evaluación del Programa Operativo y realizará las evaluaciones establecidas en aplicación de los Reglamentos, así como las necesarias para la buena gestión del mismo, en el sentido estratégico y operacional:

- La evaluación podrá revestir carácter estratégico y tendrá por objeto el examen de la evolución del Programa en relación con las prioridades comunitarias y nacionales
- Complementariamente, la evaluación podrá ser de naturaleza operativa y, entonces, tendrá por objeto apoyar el seguimiento del Programa.

Las evaluaciones se llevarán a cabo con anterioridad, simultáneamente y con posterioridad al período de programación y tendrán como objetivo la mejora de la calidad, eficacia y coherencia de la ayuda prestada por los Fondos y de la estrategia y aplicación del Programa por lo que respecta a los problemas estructurales específicos del Estado miembro y las Comunidades Autónomas afectadas, teniendo en cuenta el objetivo de desarrollo sostenible y la legislación comunitaria pertinente en materia de impacto ambiental y de evaluación ambiental estratégica.

En particular, las evaluaciones se llevarán a cabo bajo la responsabilidad del Estado miembro o de la Comisión, según proceda, de conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el Artículo 13 del Reglamento (CE) Nº 1083/2006.

La realización de las evaluaciones correrá a cargo de expertos u organismos, internos o externos, funcionalmente independientes de las autoridades a que se refiere el Artículo 59, apartado 1, letras b) y c) del Reglamento (CE) Nº 1083/2006 y se financiarán con

cargo al presupuesto para asistencia técnica. Los resultados de las mismas se publicarán de conformidad con las normas relativas al acceso del público a los documentos.

La Comisión proporcionará unas orientaciones indicativas sobre la metodología de evaluación, incluidas las normas de calidad, de conformidad con el procedimiento previsto en el Artículo 103, apartado 2 del Reglamento (CE) nº 1083/2006.

Responsabilidades del Estado miembro

1. De acuerdo con el artículo 48 del citado Reglamento, el Estado miembro suministrará los recursos necesarios para llevar a cabo las evaluaciones, organizará la producción y recopilación de los datos necesarios y utilizará los diversos tipos de información obtenida a través del sistema de seguimiento.

El Estado miembro elaborará con arreglo al principio de proporcionalidad contemplado en el Artículo 13 del Reglamento (CE) nº 1083/2006, un plan de evaluación en el que figurarán, a título indicativo, las actividades de evaluación que el Estado miembro tenga previsto llevar a cabo en las diversas fases de ejecución.

2. El Estado miembro llevará a cabo una evaluación ex ante de cada uno de los programas operativos correspondientes al objetivo de «convergencia». En casos debidamente justificados, teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad establecido en el Artículo 13 y conforme hayan acordado con la Comisión, los Estados miembros podrá realizar una evaluación ex ante individual que incluya más de uno de los programas operativos.

Por lo que respecta al objetivo de "competitividad regional y empleo", efectuará una evaluación ex ante que abarque todos los programas operativos o una evaluación ex ante con cada programa operativo o cada prioridad.

Las evaluaciones ex ante se realizarán bajo la responsabilidad de la autoridad encargada de la preparación de los documentos de programación.

La evaluación ex ante tendrá por objeto optimizar la asignación de recursos presupuestarios en el marco de los programas operativos e incrementar la calidad de la programación. Mediante dicha evaluación, se determinarán y estimarán las disparidades, las diferencias y el potencial del desarrollo, los objetivos por alcanzar, los resultados esperados, los objetivos cuantitativos, la coherencia, en su caso, de la estrategia propuesta para la Comunidad Autónoma, el valor añadido comunitario, la medida en que se han tenido en cuenta las prioridades de la Unión Europea, las lecciones extraídas de anteriores programaciones y la calidad de los procedimientos de ejecución, seguimiento, evaluación y gestión financiera.

3. Durante el período de programación, el Estado miembro llevará a cabo evaluaciones vinculadas con el seguimiento del Programa Operativo, en especial cuando dicho seguimiento revele una desviación significativa frente a los objetivos fijados en un principio, o cuando se presenten propuestas para la revisión de dicho Programa, tal como se menciona en el Artículo 33 del Reglamento (CE) nº 1083/2006. Los resultados se remitirán al Comité de Seguimiento y a la Comisión.

Responsabilidades de la Comisión

1. Según el Artículo 49, la Comisión podrá llevar a cabo evaluaciones estratégicas.

2. Al igual, la Comisión podrá efectuar, por iniciativa propia y en cooperación con el Estado miembro, evaluaciones vinculadas con el seguimiento del Programa operativo, cuando dicho seguimiento revele una desviación significativa con respecto a los objetivos fijados en un principio. Los resultados se harán llegar al Comité de Seguimiento.

3. La Comisión realizará una evaluación ex post en relación con cada objetivo en estrecha colaboración con el Estado miembro y la autoridad de gestión. La evaluación ex post abarcará todos los programas operativos de cada objetivo y en ella se analizará el grado de utilización de los recursos, la eficacia y la eficiencia de la programación de los Fondos y el impacto socioeconómico.

La evaluación tratará de extraer conclusiones trasladables a las políticas de cohesión económica y social. Deberá permitir determinar los factores que han contribuido al éxito o al fracaso en la ejecución de los programas operativos e indicar las buenas prácticas. La evaluación ex post deberá haberse completado, a lo sumo, el 31 de diciembre de 2015.

4.6. PUBLICIDAD E INFORMACIÓN

Según las disposiciones recogidas en el Artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1828/2006, para este Programa Operativo se va a elaborar un Plan de Comunicación en un plazo máximo, según se recoge en el Artículo 3 de dicho Reglamento, de cuatro meses a partir de su aprobación.

Dicho Plan contendrá, además de una evaluación de las medidas de información y publicidad llevadas a cabo en el período de programación 2000-2006, toda la información relativa a los objetivos y grupos de destinatarios a los que se dirige, la estrategia y el contenido de las medidas de publicidad dirigidas tanto a los beneficiarios potenciales, como a los beneficiarios y al público en general. Asimismo, deberá indicar el presupuesto indicativo para su aplicación, quienes van a ser los organismos responsables de la aplicación de las medidas contenidas en el mismo y cuál va a ser el sistema de seguimiento y el sistema previsto para la posterior evaluación de las medidas que contiene, en los años 2010 y 2013.

Asimismo, se tendrá en cuenta todo lo recogido en los Artículos 5, 8 y 9 del citado Reglamento, en el sentido de implementar la colaboración para difundir la información lo más ampliamente posible con alguno de los Organismos recogidos en el Artículo 5, y de garantizar el cumplimiento por parte de los beneficiarios en lo relativo a las medidas de información y publicidad y a las características técnicas que deben cumplir las medidas de información y publicidad de una operación, según se recoge en los Artículos 8 y 9 del citado Reglamento.

4.7 FOROS DE COORDINACIÓN

En el Marco Estratégico Nacional de Referencia se establecen distintos mecanismos de coordinación entre administraciones y agentes económicos y sociales que implican al Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013:

a) Foro de la política de cohesión

Órgano de debate y encuentro de las administraciones implicadas en la política de cohesión (Comisión Europea, órganos de la Administración General del Estado, Órganos de las Comunidades Autónomas, Federación Española de Municipios y Provincias) y representantes de la sociedad civil (Sindicatos, Organizaciones Empresariales, Organizaciones no Gubernamentales…).

Las funciones principales del Foro son:

- Analizar la ejecución de los programas de política de cohesión y emitir recomendaciones sobre su futuro desarrollo,
- Recibir información sobre las evaluaciones realizadas de los diferentes planes y programas,
- Encargar la realización de trabajos específicos a grupos de trabajo que se constituyan en su seno,
- Examen de la contribución de la política de cohesión a la convergencia y, en su caso, acciones correctoras.

El Foro de la política de cohesión será presidido por el Ministerio de Economía y Hacienda y tendrá su secretaría en la Subdirección General de Administración del FEDER. La Comisión Europea podrá co-presidir las reuniones del Foro que se reunirá al menos una vez al año.

b) Comité de Coordinación de Fondos Comunitarios

Órgano de coordinación de las políticas ejecutadas con el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo Social Europeo, el Fondo de Desarrollo Rural, y el Fondo Europeo de Pesca.

En caso de que fuese necesario este Comité también debería analizar la complementariedad y coordinación con otras vías de financiación comunitaria, como las actuaciones derivadas de los Fondos estructurales con las de otros Programas comunitarios, como el 7º Programa Marco de I+D44, el Programa Marco para la Innovación y la Competitividad45, el marco estratégico de la sociedad de la información "i2010 – Una sociedad de la información europea para el crecimiento y el empleo"46, las Redes transeuropeas, los principios horizontales de igualdad y medio ambiente, y los instrumentos de ingeniería financiera JEREMIE, JESSICA y JASPERS.

Serán miembros del órgano de coordinación las Autoridades de Gestión de cada Fondo y los organismos de la Administración General del Estado, y de las Comunidades Autónomas también responsables en la gestión. En función de los asuntos a tratar se invitará a los miembros de la Comisión competentes en la materia y, en todo caso, a un representante de la Unidad de España de la DG Regio.

El Comité de Coordinación de Fondos Comunitarios tratará de:

- Estrategia y contribución de cada Fondo a la consecución de una aportación significativa al desarrollo regional,

- Líneas de complementariedad para reforzar el impacto de los Fondos,

- Intercambio de experiencias, problemas y ejemplos de éxito derivados de la ejecución de los programas,

- Actuaciones que puedan abordarse de manera integral participadas por dos o más Fondos,

- Información sobre las actuaciones tendentes a asegurar la eficacia en la gestión y la regularidad de los gastos realizados por un Fondo en el ámbito de actuación de otro.

El Comité de Coordinación de Fondos Comunitarios estará presidido por el Ministerio de Economía y Hacienda.

Si la reunión del Comité fuera organizada por un gobierno regional, el representante del gobierno regional actuará en régimen de presidencia compartida con el representante del Ministerio.

c) Redes Sectoriales

Las redes sectoriales cumplen los siguientes objetivos:

- servir de intercambio de experiencias y difusión de buenas prácticas financiadas con fondos comunitarios en sus ámbitos de actuación,
- presentación y análisis de desarrollos en las políticas comunitarias y nacionales con repercusiones en la gestión de actuaciones financiadas con fondos comunitarios,
- difusión y análisis de los problemas técnicos suscitados por la aplicación de la legislación comunitaria y nacional en las actuaciones financiadas con fondos comunitarios, incluyendo la derivada de los sistemas gestión, control y auditoria,
- análisis de la contribución de los fondos comunitarios al desarrollo de los sectores y su coordinación con otras políticas comunitarias o nacionales,
- coordinación de las actuaciones relacionadas con la gestión de fondos de política de cohesión,
- estudio de posibles actuaciones complementarias financiadas con fondos comunitarios,
- anticipación de posibles riesgos sistémicos que puedan afectar al desarrollo de las políticas que puedan requerir actuaciones de reprogramación del uso de los fondos.

La Red Sectorial que implica directamente al Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 es la siguiente:

- Red de Autoridades Ambientales: integrada con carácter permanente por los órganos responsables de la gestión de fondos comunitarios y medio ambiente en la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas, y la Comisión Europea.

Además de los miembros permanentes, las Redes podrán contar como invitados con la presencia de representantes de otras instituciones del sector público y privado de la Unión Europea u otros países en calidad de observadores o expertos.

Las redes se regirán por los estatutos que acuerden sus miembros.

Se reunirán al menos una vez al año y mantendrán un secretariado permanente encargado de la difusión de información a sus miembros y de la organización de las reuniones.

d) Comités de Seguimiento

El Comité de Seguimiento se constituirá en un plazo de tres meses a partir de la fecha de aprobación del Programa.

El Reglamento interno del Comité de Seguimiento garantizará la presencia de todas las instituciones que financian sus actuaciones con fondos comunitarios, otras instituciones representativas de la Sociedad civil, y, en su caso, expertos independientes que asesoran e informan sobre asuntos relacionados con la estrategia de gestión de los Fondos.

La estrecha colaboración entre el Ministerio de Economía y Hacienda y los distintos agentes ha permitido alcanzar unos elevados niveles de coherencia con el Marco Estratégico Nacional de Referencia, garantizando la complementariedad y la generación de sinergias de signo positivo entre administraciones y con el resto de interlocutores.

Por lo tanto, la programación de los fondos comunitarios, aparte del valor estratégico que supone, ha tenido un valor adicional, en términos de mejora de la coordinación de todas las actuaciones y recursos existentes, de movilización de las fuerzas económicas regionales y de articulación de esfuerzos hacia los principales fines de la competitividad económica y la mejora de los factores determinantes del progreso económico y social.

CAPÍTULO V: 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): 2007ES161PO009

Año por fuente del programa, en euros:

Objetivo	Fondos Estructurales (FEDER) CONVERGENCIA (1)	Fondo de Cohesión (2)	Total (3) = (1)+(2)
2007	174.793.142	1.270.265.976	1.445.059.118
2008	188.577.350	917.767.168	1.106.344.518
2009	192.669.128	550.660.301	743.329.429
2010	197.248.059	280.836.753	478.084.812
2011	201.918.566	229.162.791	431.081.357
2012	206.682.483	175.309.535	381.992.018
2013	195.062.606	119.210.484	314.273.090
Total (2007-2013)	**1.356.951.334**	**3.543.213.008**	**4.900.164.342**

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): 2007ES161PO009

Ejes prioritarios por fuente de financiación (en euros):

	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
TRANSPORTES RTE-T (FC)	1.597.905.643	399.476.411	399.476.411	0	1.997.382.054	80%	SI	
MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE (FC)	1.883.822.810	470.955.702	470.955.702	0	2.354.778.512	80%		
MEDIO AMBIENTE, ENTORNO NATURAL, RECURSOS HÍDRICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS (FEDER)	168.230.000	42.057.500	42.057.500	0	210.287.500	80%		
TRANSPORTE Y ENERGÍA (FEDER)	1.188.721.334	297.180.334	297.180.334	0	1.485.901.668	80%	SI	
ASISTENCIA TÉCNICA (FC)	61.484.555	15.371.139	15.371.139	0	76.855.694	80%		
Total	**4.900.164.342**	**1.225.041.086**	**1.225.041.086**	**0**	**6.125.205.428**	**80%**	**SI**	

(*) La base para el cálculo de la contribución comunitaria es el gasto público subvencionable, según el Art. 53.4.b del Reglamento (CE) 1083/2006
(**) 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:	2007ES161PO009
Denominación del programa:	FONDO DE COHESIÓN - FEDER

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

FONDO DE COHESIÓN

(en euros)

Tema prioritario		*Tipo de financiación*		*Territorio*	
Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)
17	1.118.533.950	1	3.543.213.008	1	531.481.951
30	479.371.693			2	531.481.951
44	382.511.298			4	1.771.606.504
45	443.918.335			5	354.321.301
46	1.057.393.177			7	354.321.301
85	50.764.916				
86	10.719.639				
TOTAL	**3.543.213.008**	**TOTAL**	**3.543.213.008**	**TOTAL**	**3.543.213.008**

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:	2007ES161PO009
Denominación del programa:	FONDO DE COHESIÓN - FEDER
Fecha de la última decisión de la Comisión relativa al programa operativo en cuestión: …/…/…	

FEDER

(en euros)

Tema prioritario		*Tipo de financiación*		*Territorio*	
Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)
17	1.188.721.334	1	1.356.951.334	1	203.542.700
45	56.230.000			2	203.542.700
46	112.000.000			4	678.475.668
				5	135.695.133
				7	135.695.133
TOTAL	**1.356.951.334**	**TOTAL**	**1.356.951.334**	**TOTAL**	**1.356.951.334**

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:	2007ES161PO009
Denominación del programa:	FONDO DE COHESIÓN - FEDER

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

FC+FEDER

(en euros)

Tema prioritario		*Tipo de financiación*		*Territorio*	
Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)	Código (*)	Importe (**)
17	2.307.255.284	1	4.900.164.342	1	735.024.651
30	479.371.693			2	735.024.651
44	382.511.298			4	2.450.082.172
45	500.148.335			5	490.016.434
46	1.169.393.177			7	490.016.434
85	50.764.916				
86	10.719.639				
TOTAL	**4.900.164.342**	**TOTAL**	**4.900.164.342**	**TOTAL**	**4.900.164.342**

CAPÍTULO VI. LISTADO INDICATIVO DE GRANDES PROYECTOS

Se expone a continuación una relación resumida de los grandes proyectos en ejecución durante el período 2007-2013, clasificados por ejes.

Para el EJE 1:

ORGANISMO INTERMEDIO	TÍTULO PROYECTO	COSTE ELEGIBLE Millones €
ADIF	Nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid- Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana- Región de Murcia. 2ª Fase	1088
ADIF	Línea de Alta Velocidad Vitoria- Bilbao- San Sebastián. Tramo Vitoria – Bilbao (Plataforma)	180
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.	548
ADIF	Línea de Alta Velocidad Valladolid- Burgos- Vitoria. Plataforma, Vía e Instalaciones	142
ADIF	Línea de Alta Velocidad Madrid- Segovia- Valladolid. Plataforma, Vía e Instalaciones.2ª Fase	243
ADIF	Línea de Alta Velocidad de acceso a Galicia. Tramo Ourense-Santiago de Compostela. Plataforma	351
Puertos del Estado	Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. 2ª Fase	133,5
Puertos del Estado	Ampliación de Terminales de Mercancía General en el Puerto de Vigo: desarrollos en Guixar y Bouzas.	98
Puertos del Estado	Puerto de Granadilla. Obras de abrigo	138
Puertos del Estado	Ampliación Norte del puerto de Valencia	173
Puertos del Estado	Ampliación del Puerto de Gijón. 2ª Fase	262
Puertos del Estado	Nuevo dique y dársena de la Esfinge en el puerto de Las Palmas	110,6

Para el EJE 2:

ORGANISMO INTERMEDIO	PROYECTO	COSTE ELEGIBLE Millones €
ACUAMED	Eliminación de la contaminación química Embalse de Flix 1ª fase (Tarragona)	168,6
Ministerio de Medio Ambiente	Saneamiento de Algeciras	25
Ministerio de Medio Ambiente	Estación depuradora de aguas residuales de Nerja	37,0
ACUATAJO	Reutilización de aguas residuales	26,9
Ministerio de Medio Ambiente	Colector norte de Oviedo (Río Nora)	25
Ministerio de Medio Ambiente	EDAR de Gijón Este	38
Ministerio de Medio Ambiente	Colector de la margen derecha de la Ría de Avilés	27,6
Ministerio de Medio Ambiente	EDAR de Caldas y terminación del saneamiento del Nalón	25,4
ACUASEGURA	Conducción de aguas desde el embalse del Cenajo a Potabilizadoras	178
ACUAMED	Red de Abastecimiento en Alta desde el embalse de la Llosa del Cavall.	53,9
Ministerio de Medio Ambiente	Colector interceptor general de Noja y Arnuero (Saneamiento de las Marismas de Victoria y Joyel) y actuaciones complementarias de la primera fase y segunda fase del saneamiento de las Marismas de Santoña (Cantabria)	55,0
ACESA	Abastecimiento desde el embalse de Rialp	40,0
ACUADUERO	Ampliación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Burgos	46,2

Para el EJE 3:

ORGANISMO INTERMEDIO	PROYECTO	COSTE ELEGIBLE Millones €
ACUANORTE	Saneamiento de Vigo	160
Ministerio de Medio Ambiente	Abastecimiento a la Mancomunidad del Algodor	29,2
ACUAVIR	Abastecimiento a Puertollano	34,8

Para el EJE 4:

ORGANISMO INTERMEDIO	PROYECTO	COSTE ELEGIBLE Millones €
ADIF	Línea de Alta Velocidad Almería-Región de Murcia	696,6
ADIF	Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada	1200
ADIF	Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz: Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres-Mérida-Badajoz (plataforma)	481

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN EX - ANTE

La realización de la evaluación previa del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 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.

7.1. 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 Programa Operativo, 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 trasportes 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.

7.2. 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.

7.3. 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.

<u>Ferrocarriles</u>

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.

<u>Transporte marítimo y puertos.</u>

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

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 Programa Operativo.

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.

7.4. 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.

7.5. 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 de 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.

7.6. 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-[1] 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:

[1] Instituto de la Mujer, 2006.

- 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 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.

7.6. COHERENCIA FINANCIERA Y RIESGOS DE EJECUCIÓN

Coherencia financiera

La distribución presupuestaria responde a dos premisas fundamentales:

1. Se concentra en atender a las necesidades prioritarias del Estado en las materias definidas por la política regional europea para el Fondo de Cohesión.

2. 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[2]), 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.

[2] 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.

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.

7.7. 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 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.

Valor Añadido Comunitario del Programa Operativo

El estudio de este aspecto, que ocupa el centro del debate sobre el futuro de la política regional de la Unión Europea, se ha realizado utilizando información cuantitativa (procedente de fuentes estadísticas oficiales) y cualitativa (cuestionarios cumplimentados por gestores-coordinadores del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 y análisis de las elementos que incorporan Valor Añadido Comunitario en 12 planes, actualmente en ejecución, tanto regionales como nacionales). Del examen de la información recabada se concluye que:

- La contribución de los Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión, **incrementan la cohesión económica y social** del Estado Español. Esta afirmación se sustenta en los datos obtenidos sobre crecimiento diferencial del

PIB real, la ocupación, la renta por habitante, el paro y la productividad para el período 2000-2013.

- La obligatoriedad de contemplar los ámbitos de actuación de las prioridades comunitarias en las intervenciones cofinanciadas con Fondos Estructurales y de Cohesión ha incidido en la planificación pública autonómica y nacional. Concretamente, esta incidencia positiva en la implementación de programas nacionales y/o regionales se pone de manifiesto en ámbitos tales como el desarrollo de infraestructuras, la competitividad regional, el énfasis del desarrollo sostenible y la igualdad de oportunidades. Además, algunos gestores-coordinadores señalan que la ayuda procedente de estos fondos son los que permiten acometer ciertas actuaciones de gran magnitud.

- A nivel nacional **se verifica la adicionalidad,** utilizando como indicador la evolución de la inversión pública neta de los pagos percibidos.

- Es evidente el **efecto apalancamiento de los fondos estructurales comunitarios para impulsar el crecimiento económico**. Los fondos europeos provocan una movilización de recursos públicos y privados mayor que los que inducen los recursos nacionales o regionales exclusivamente. Además, los Fondos Estructurales aportan estabilidad financiera debido a su planificación plurianual, si bien adolecen de cierta rigidez a la hora de afrontar necesidades cambiantes, lo que es considerado como una obstáculo de los fondos comunitarios.

- La gestión de los programas comunitarios fomenta diferentes elementos, que aportan Valor Añadido Comunitario, en la implementación de los mismos. Entre ellos destacan: la cooperación de instituciones públicas y privadas a través de la fórmula del partenariado, el fomento de acciones pilotos e innovadoras, los sistemas de seguimiento y evaluación de los programas. Por último, la especialización que requiere la gestión de los fondos comunitarios ha supuesto la aplicación de recursos adicionales para su implementación.

- Las experiencias de intercambio de información, difusión de buenas prácticas, visibilidad de los proyectos y capacidad para hacer partícipes a las autoridades locales, las empresas y la sociedad civil han calado de forma definitiva en los diseños de programas regionales y/o nacionales.

7.8. RESULTADO ESPERADOS DEL PROGRAMA OPERATIVO

Con el fin de evaluar los resultados esperados del conjunto del Programa Operativo, se ha realizado una estimación global, para el período 2007-2013, del empleo generado como consecuencia, directa o indirecta, de las actuaciones previstas.

FONDO	AYUDA 2007-2013 € CORRIENTES	ESTIMACIÓN EMPLEO (Nº) GENERADO PERIODO 2007-2013 (*)
Fondo de Cohesión - FEDER	4.731.934.341	15.241
Fondo de Cohesión - FEDER (FC)	3.543.213.008	11.392
Fondo de Cohesión - FEDER (FEDER)	1.188.721.333	3.822

** Estimación realizada tomando como referencia el documento "El impacto regional de los fondos estructurales en las nuevas perspectivas financieras comunitarias 2007-2013. Una estimación preliminar " (Ángel de la fuente).*

Los valores estimados tienen carácter indicativo y podrán ser revisados con ocasión de los Comités de Seguimiento, a partir del avance en la ejecución de los Ejes, así como cuando se realice la Evaluación del Programa Operativo.

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.

La financiación del PEIT se llevará a cabo en un 60% a través de recursos presupuestarios, siendo el 40% restante cubierto por entes públicos que obtienen ingresos a través de tasas y tarifas, y por la colaboración público-privada. Puertos del Estado autofinanciará en gran medida las inversiones portuarias, y, a partir de la introducción del canon ferroviario, ADIF financiará parcialmente las inversiones en ferrocarril con sus ingresos propios. Se estima que la financiación privada puede alcanzar hasta un 20% de las inversiones totales previstas, utilizando principalmente el mecanismo de concesiones en los ámbitos portuario y de carreteras y, en menor medida, de proyectos ferroviarios. Esta participación privada en la financiación es superior a la que tradicionalmente ha existido en España, y aportará dinamismo y eficiencia a la construcción y a la gestión de infraestructuras.

Los fondos comunitarios destinados a actuaciones de trasportes 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.

Adicionalmente, como resultado de las actuaciones de transportes en el ámbito ferroviario, se estiman unos ahorros de tiempo en minutos de 88 min. para los 176,4 km de la línea Madrid-Valladolid, 246 minutos para los 625 km de la línea Madrid-Barcelona y 123 minutos para los 363 km de la línea Madrid-Valencia. Estas líneas de alta velocidad ferroviaria incluyen tramos que no se subvencionan con el Fondo de Cohesión.

Por otro lado, el Programa AGUA comprende un conjunto de actuaciones en infraestructuras y otras medidas de mejora de gestión que abarcan el periodo 2004-2008. Este programa materializa el cambio que se ha introducido en la política del agua, coherente con las directrices comunitarias e internacionales, y tiene por objeto promover un uso racional y eficiente de este recurso, así como incrementar la eficacia de los fondos públicos dedicados a infraestructuras y a gestión del agua. La ejecución del Programa AGUA contribuirá a asegurar el potencial de desarrollo del país,

garantizando la disponibilidad de recursos en cantidad y calidad, evitando a la vez los efectos de situaciones catastróficas como las sequías y promoviendo una política de gestión que asegure que el agua no sea un factor limitante para un desarrollo económico y territorial sostenible.

Asimismo, como consecuencia de las actuaciones de medio ambiente, se estima que, para el período de vigencia del programa, la población adicional beneficiaria de proyectos en el sector de la distribución de agua y de proyectos de tratamiento de aguas usadas ascenderá, respectivamente, a 3 y 2 millones de personas.

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.

CAPÍTULO VIII. 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 hay que destacar que, si bien el Fondo de Cohesión se dirige a la contribución de la cohesión territorial, el 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 podría suponer eventualmente un solapamiento entre las acciones de eje 2 del Fondo de Cohesión (por ejemplo, protección de acuíferos, valorización de los lodos de depuradoras, la prevención de la desertificación, la pérdida de biodiversidad, etc.) y medidas elegibles del FEADER.

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 están centradas, en cuanto a los beneficiarios, en los agricultores y los agentes económicos que toman parte en la diversificación de la economía rural.

Las líneas de demarcación entre los campos de intervención del Fondo de Cohesión y del FEADER se reflejaran en los criterios de selección de operaciones mencionados en la letra a) del Art.65 del Reglamento (CE) 1083/2006.

CAPÍTULO IX. COMPLEMENTARIEDAD CON LOS PROGRAMAS OPERATIVOS REGIONALES DEL FEDER.

El Fondo de Cohesión prevé el refuerzo de la cohesión económica y social de las Comunidades mediante la financiación equilibrada de proyectos, de fases de proyectos técnica y financieramente independientes, y de grupos de proyectos vinculados que formen un conjunto coherente en lo relacionado con las áreas de medio ambiente y de redes transeuropeas de infraestructuras de transportes, desde una perspectiva de cohesión estatal y no regional.

En concreto, el PO del Fondo de Cohesión 2007-2013 se va a centrar, en el área de transportes, en proyectos de ferrocarriles de alta velocidad, de transporte marítimo y puertos. A su vez, las actuaciones de abastecimiento, saneamiento y depuración, y residuos constituirán el núcleo de las inversiones en el ámbito del medio ambiente.

La complementariedad entre FEDER y Fondo de Cohesión se garantiza por la coincidencia de sus objetivos:

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

Además, ambos Fondos sustentan sus actuaciones en las prioridades descritas en los planes nacionales y regionales elaborados (MENR, PEIT, Programa Agua, Programa nacional de Residuos, etc.).

La complementariedad de las actuaciones exige el establecimiento de un sistema de coordinación que evite el solapamiento de las mismas. La coordinación se produce desde la fase de programación en el Marco Estratégico Nacional de Referencia 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.

Cabe recalcar la importancia de la coordinación entre los proyectos cofinanciados específicamente por el FEDER y por el Fondo de Cohesión, no sólo para evitar duplicidades entre las acciones, sino también para fomentar sinergias en aquellos ámbitos de actuación comunes a ambos fondos. Esta coordinación se hace especialmente necesaria en los Ejes 3 y 4 del PO, dedicados, respectivamente, a las cuestiones de medio ambiente y de infraestructuras de redes de transporte y energía.

Desde esta perspectiva, de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión Europea, las actuaciones comprendidas en dichos Ejes de los PO regionales se han formulado de forma coordinada con las previstas por el Fondo de Cohesión, con lo que la complementariedad entre ellos es máxima.

Complementariedad con FEDER Andalucía

La participación de Andalucía en la Política Regional Europea en este nuevo período de programación se realiza a través de las ayudas de los diferentes fondos europeos para financiar sus políticas de desarrollo económico y social. La confluencia de los objetivos de la estrategia regional y de las prioridades comunitarias ha favorecido la intervención de la Unión Europea en acciones de cohesión a través de dos elementos principales: los Fondos Estructurales y el FEADER.

A lo anterior hay que sumar las inversiones programadas mediante el Fondo de Cohesión, que se centran en los proyectos medioambientales y de redes transeuropeas en materia de infraestructuras de transporte.

Dentro del programa Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, el Fondo de Cohesión, en principio, no tiene previsto actuar en el ámbito de redes de transporte en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

A través del Programa Operativo FEDER 2007-2013 se pueden también financiar infraestructuras que no pertenecen a RTE, si bien el esfuerzo se concentrará mayoritariamente en completar estas últimas.

En materia de medio ambiente la estrategia regional persigue garantizar la mejora, conservación y protección de los recursos naturales y el equilibrio del sistema hídrico.

A dicha estrategia responden las actuaciones que se financian a través de los dos fondos.
El Fondo de Cohesión actúa en las siguientes áreas:

- Abastecimiento saneamiento y depuración de aguas.
- Gestión de residuos sólidos.

El FEDER participa también en las mismas áreas. Además, con el objetivo de dotar de la mayor coherencia posible al conjunto de acciones en estos frentes de actuación determinados, el PO incluye para su cofinanciación por el FEDER otros proyectos vinculados con la promoción de la biodiversidad, la gestión ambiental de espacios naturales o el control de la contaminación.

Complementariedad con FEDER Extremadura

El Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 se va a centrar en Extremadura en proyectos de infraestructuras de transporte, concretamente en materia de alta velocidad ferroviaria, cofinanciados exclusivamente con ayudas FEDER.

A través de dicho Programa se destinará otros 240,46 millones de euros de ayuda FEDER a la cofinanciación de la línea de alta velocidad ferroviaria Madrid-Extremadura-Lisboa.

Complementariedad con FEDER Galicia

Tal como se establece en el MENR, el eje de transporte del Fondo de Cohesión se centrará en el equipamiento y mejora de las instalaciones portuarias, lo cual, en el caso del presente Programa Operativo, iría a complementar en el resto de puertos de Galicia, dependientes de la Administración General del Estado, las actuaciones de los puertos autonómicos y deportivos de las categorías 30 y 56. Asimismo, se centrará en el desarrollo de la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones, en conexión directa con las inversiones previstas en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) en estos ámbitos, con lo que podría ser complementario con los proyectos en el ámbito del ferrocarril de alta velocidad del eje atlántico (Ferrol a frontera portuguesa y conexión de la red a Galicia).

Complementariedad con FEDER Castilla La Mancha

Con la cofinanciación del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 se van a realizar en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha una serie de actuaciones de abastecimiento de agua, cofinanciadas con ayuda del FEDER.

Estas actuaciones (abastecimiento de agua a Puertollano y abastecimiento de agua a la Mancomunidad de Algodor) vendrán a complementar las cofinanciadas con cargo al Eje 3 “Medio ambiente, entorno natural, recursos hídricos y prevención de riesgos” del Programa Operativo FEDER de Castilla-La Mancha 2007-2013 (categoría de gasto 45).

CAPÍTULO X: MEMORIA AMBIENTAL

10.1. RESUMEN NO TÉCNICO DEL ISA.

El Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 se articulará a través de dos ejes prioritarios:

- Redes transeuropeas de transporte: en él se concentrará el esfuerzo en el desarrollo y la mejora del la red ferroviaria española así como en actuaciones en Puertos del Estado. En este contexto, se fomentará el desarrollo de la intermodalidad.

- Medio ambiente y desarrollo sostenible: con actuaciones destinadas a mejorar la gestión del agua (redes de distribución de agua potable; saneamiento y depuración de aguas residuales) y los residuos domésticos e industriales;

Desde un punto de vista medioambiental, y en relación con los criterios y principios medioambientales marcados tanto a nivel europeo como nacional, la consideración que merece cada uno de estos ejes es la siguiente:

- El Eje 1 “Redes transeuropeas de transporte” resulta Poco Compatible debido, principalmente, a los impactos asociados a la construcción de nuevas infraestructuras cuya instalación repercute directamente sobre su entorno natural en 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 2 “Medio ambiente y desarrollo sostenible” 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 debido a la combinación de impactos ambientales cuya instalación repercute directamente sobre su entorno natural (luego son 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 1, 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. Además, las medidas incluidas en este eje presentan numerosas sinergias con los objetivos medioambientales de los Planes analizados, tanto de carácter nacional como comunitario, de modo que la ejecución de las mismas supone la unión de esfuerzos orientados hacia un mismo fin.

A continuación se muestra una tabla resumen que recoge los impactos negativos significativos y las medidas propuestas para su minimización o corrección:

Eje	Categoría de gasto	Medida Propuesta
Eje 1. Transporte RTE-T (FC)	Ferrocarril RTE	Estudio de Incidencia Ambiental y diversas medidas de minimización de impacto
	Puertos RTE	Evaluación de Impacto Ambiental y diversas medidas de minimización de impacto
Eje 2. Medio ambiente y Desarrollo Sostenible (FC)	Gestión de los residuos domésticos e industriales	Evaluación de Impacto Ambiental en determinadas actuaciones
	Redes de distribución de agua potable	Evaluación de Impacto Ambiental en determinados proyectos de ingeniería hidraúlica.
	Saneamiento y depuración de aguas industriales	Evaluación de Impacto Ambiental

Además de tomar en consideración las medidas propuestas para la minimización del impacto ambiental del programa, también se deberá tener en cuenta la necesidad de contar con un Plan de Seguimiento que incorpore criterios ambientales: El artículo 25 de la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente establece que: "Los órganos promotores deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de los planes y programas".

10.2. ORGANIZACIÓN DE LA CONSULTA PÚBLICA.

El día 15 de enero de 2007 se procedió a dar publicidad al Informe de Sostenibilidad Ambiental y a la versión preliminar del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, y se abrió un proceso de consulta pública gestionado por el MEH. La comunicación oficial por el Boletín Oficial del Estado indicó que la documentación relevante se ponía a disposición de las personas físicas o jurídicas que se consideraran interesadas en las página web de la Dirección General de Fondos Comunitarios del MEH y en la Sala de Juntas de la Planta 19 de las dependencias de dicha Dirección General en Paseo de la Castellana 162, 28071 Madrid. Se expusieron el Programa Operativo y el ISA durante un período de 23 días (procedimiento de urgencia), tras el cual se elaboró por el Ministerio de Economía y Hacienda un informe de alegaciones con el fin de considerar las enmiendas necesarias al borrador del Programa.

Asimismo, el Ministerio de Economía y Hacienda consultó por vía telemática a las administraciones ambientales y público interesados que se citan a continuación, señalándoles el sitio web de consulta del Programa Operativo preliminar y del Informe de Sostenibilidad Ambiental, otorgando el mismo plazo de 23 días para la realización de sugerencias:

- Administraciones afectadas: Ministerio de Medio Ambiente: Confederación Hidrográfica del Guadiana, Confederación Hidrográfica del Norte,

Confederación Hidrográfica del Tajo, Confederación Hidrográfica del Duero, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Dirección General del Agua, Dirección General para la Biodiversidad, Dirección General de Costas, Oficina para el Cambio Climático, Instituto Nacional de Meteorología. Ministerio de Educación y Ciencia: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Geológico y Minero, Instituto Español de Oceanografía. Ministerio de Sanidad y consumo: Instituto Carlos III. Ministerio de Cultura (Bellas Artes). CEDEX. CIEMAT. Consejerías competentes en las materias de Medio Ambiente y de Economía/Hacienda de Galicia, Principado de Asturias, Cantabria, País Vasco, Canarias, Baleares, Generalitat de Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Andalucía, Ciudad Autónoma de Ceuta, Ciudad Autónoma de Melilla, Comunidad Foral de Navarra, La Rioja, Diputación General de Aragón, Castilla y León, Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura.

- Público interesado: SEO/Birdlife, ADENA, Greenpeace, Ecologistas en Acción, Amigos de la Tierra, FEMP, FUCI, ASAJA, COAG, UPA, UGT, CCOO, CEOE.

10.3. INDICACIÓN DE RESPUESTAS Y EVENTUAL TOMA EN CONSIDERACIÓN EN EL PROGRAMA OPERATIVO REVISADO

Transcurridos los 23 días laborables de trámite de información pública, se registraron tres alegaciones a las que se da un tratamiento detallado en esta memoria, procedentes de:

- El Departamento de Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias del Medio Ambiente de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Los Verdes de Asturias.
- La Asociación para la Defensa de la Naturaleza (WWF/Adena).

Dichas alegaciones corresponden al conjunto de la consulta realizada, que incluye la consulta pública y la comunicación específica a determinados organismos.

1) Departamento de Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias del Medio Ambiente de la Universidad de Castilla-La Mancha.

La alegación en cuestión planteaba una serie de carencias al Programa Operativo que se resumen a continuación:

- Que los objetivos ambientales del Programa se centraban únicamente en la gestión del agua y los residuos sólidos y en la prevención de incendios, obviando casi completamente los potenciales efectos, tanto positivos como negativos, sobre la biodiversidad, tanto en su vertiente de conservación y gestión de espacios como de especies. Este hecho contravenía la obligación legal de establecer la condicionalidad de los programas financiados con fondos europeos con dos Directivas Europeas, la Directiva de Aves y la Directiva de Hábitats.

- Que el documento carecía de la concreción espacial suficiente para aplicar estas directrices, como corresponde a su carácter general, pero que su desarrollo debía implicar una planificación espacialmente explícita de los proyectos que financiaría.

Al entender del organismo alegador, para poder establecer si el Programa Operativo es compatible o no con las Directivas de Aves y de Hábitats, éste debía incluir las siguientes obligaciones para su desarrollo futuro:

- Que los proyectos cofinanciados deban ser integrados en Planes Sectoriales específicos (por ejemplo, planes hidrológicos de cuenca o planes generales de prevención de incendios), en los que los proyectos concretos se ubiquen en detalle en el espacio.

- Que estos Planes Sectoriales deban ser sometidos a una Evaluación Estratégica Ambiental que incluya obligatoriamente el establecimiento de su condicionalidad con las Directivas de Aves y de Hábitats.

- Que se establezcan zonas de exclusión para tipos de proyectos de alto impacto ambiental (grandes obras hidráulicas, por ejemplo) en relación con la red Natura 2000 y la red regional de espacios protegidos.

- Que se requiera un informe obligatorio al órgano competente en la gestión de la Red Natura 2000 y de las especies amenazadas sobre la inocuidad del proyecto cuya financiación se solicita.

2) Los Verdes de Asturias

El legante expuso las siguientes observaciones al Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013:

- No consideraron defendible que se hayan producido desviaciones de coste en la ampliación del puerto de Gijón que justificaran su inclusión, de nuevo, en los Fondos de Cohesión. Se estimaba que esa obra estaba muy sobredimensionada, era de dudosa utilidad y de gran impacto ambiental sobre la playa de Gijón, el resto de la costa y otros lugares de Asturias.

- Expresaron su voluntad de que las siguientes obras no figuraran en ninguna de las actuaciones financiadas con cargo al Fondo de Cohesión:
  - El embalse de Caleao;
  - Vía verde La Espina-Ponferrada;
  - Ampliación de las estaciones de esquí de Leitariegos y Fuentes de invierno/San Isidro;
  - Incineradora de Residuos urbanos en el centro de Asturias.

- También puso de manifiesto su descuerdo con la financiación vía Fondos de Cohesión las obras de abrigo del Puerto de Granadilla, a su entender, una obra de alto impacto ambiental y denostada por las asociaciones ecologistas y ciudadanas, y que la UE no debería financiar obras como esa que causan efectos ambientales en zonas ambientalmente sensibles, como el sur de Tenerife

- Por último, Los Verdes de Asturias resaltaron ciertas deficiencias en el análisis de las alternativas realizado en el correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental del Programa.

3) WWF/ Asociación para la Defensa de la Naturaleza (Adena)

- El Programa Operativo debería contener financiación específica para la Red Natura 2000, ya que dicha Red carece de un instrumento financiero propio.

- Así mismo, en los proyectos de desarrollo del Programa debía constar de forma expresa el condicionante que es la Red Natura 2000 y la obligación de respetarla. Del mismo modo que se ha considerado importante vincular la protección de la Red al empleo y a la competitividad regional, porque si no pocos lugares de la red podrán ser conservados.

- El incumplimiento de las Directivas de Aves, Hábitats o Agua debía ser sancionada con la retirada de los fondos, para cualquiera de las medidas propuestas.

- En relación con el seguimiento de los proyectos cofinanciados por el FEDER y el Fondo de Cohesión, solicitaron que se creara un mecanismo centralizado y ágil, que permitiera evaluar la afección puntual y sinérgica de todos los proyectos. En concreto, propuso la creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) donde se ubicaran geográficamente los proyectos y sus coordenadas en formato digital. A la cartografía de cada proyecto debería luego añadirse una base de datos asociada a sus coordenadas.

- También solicitó que se crearan indicadores específicos de seguimiento que facilitaran la previsión de impactos ambientales, la eficacia de la aplicación de los fondos y la realización de la revisión intermedia de los programas y fondos. En este sentido, se denunció él uso la superficie actualmente incluida en Red 2000 como indicador, puesto que dicha superficie no es susceptible de aumentar tras la aplicación de los fondos. La superficie es la resultante del proceso técnico-administrativo de designación de los LIC (futuros ZEC) dentro de la Red Natura 2000, realizado por los estados miembros y aprobados por la CE. Las metodologías de seguimiento y evaluación del Programa debían incluir indicadores del cumplimiento de los objetivos ambientales, para la revisión intermedia de los fondos comunitarios Fondos de Cohesión y FEDER. Debe realizarse un estudio de los impactos ambientales causados por actuaciones financiadas por el Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, para conocer a posteriori su significación ambiental, y en su caso, adoptar las medidas correctoras para el futuro.

- En grandes Planes energéticos, y especialmente los que suponen la ubicación de aerogeneradores, WWW/Adena propuso que se definieran zonas de exclusión por sus valores naturales y paisajísticos.

- El Fondo de Cohesión debía quedar subordinado al cumplimiento de los objetivos ambientales, y que en los casos en que se presentasen indicios de su infracción, el Ministerio de Medio Ambiente tendría que requerir y ser requerida en orden a conocer el adecuado cumplimiento de la normativa ambiental y demostrar que las actuaciones no dañaban, contaminaban o perjudicaban el medio ambiente.

- Las relaciones entre el medio ambiente y desarrollo sostenible tenían que fortalecerse y quedar plasmadas en los documentos de evaluación del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013.

- En los documentos debía haber una referencia expresa a los objetivos de las principales normas ambientales y cómo conseguirlos (Directivas de Aves,

Hábitats, Directiva Marco de Agua, Protocolo de Kyoto, etc.) En ningún caso deben financiarse proyectos que vayan en contra de dichas Directivas.

- Los documentos de evaluación del Programa debían contener mecanismos de transparencia que demostrasen la coordinación entre los fondos europeos y objetivos ambientales.

- Debía establecerse claramente la situación de partida, incluyendo el estado real del medio ambiente (recursos naturales, biodiversidad y paisaje), de forma que se pudiera determinar su evolución tras la aplicación del Programa Operativo

- Debía quedar definido el contexto en el que se desarrolla el Programa de cara a establecer posteriormente los efectos netos sobre el medio ambiente derivados de su puesta en marcha.

- Debía haber una fluida información sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales con las ONGs de medio ambiente y grupos de interés.

- Debía haber un adecuado mecanismo de participación de las ONGs de medio ambiente y grupos de interés en la elaboración de los proyectos que acuerden la distribución de los fondos del Programa Operativo.

- La prevención debía quedar integrada en la evaluación con los objetivos e indicadores de seguimiento.

- La evaluación estratégica, previa y preventiva, debía ser condición para la disponibilidad de los fondos del Programa.

- En la tipología de proyectos comprendido en el Programa Operativo había de tenerse en cuenta que España debería demostrar como pretende financiar, con cargo a los fondos europeos de medio ambiente, los objetivos ambientales que exigen las normas vigentes, como mantener en adecuado estado de conservación la Red Natura 2000.

- El Programa debía incluir un apartado destinado a señalar como se coordinarán los Fondos de Cohesión con otros fondos, europeos, nacionales (eje. Futura Ley de Desarrollo Rural) o autonómicos existentes para el logro de los objetivos ambientales previstos.

- Y por último, que el Programa, debía incluir el reparto presupuestario entre las ayudas previstas, elemento clave para determinar cuál de ellas sería considerada prioritaria por la Administración y su alcance medioambiental.

La toma en consideración se ha efectuado de acuerdo con los criterios siguientes:

- Las cuatro sugerencias del Departamento de Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias del Medio Ambiente de la Universidad de Castilla-La Mancha se consideraron relevantes y pertinentes. La alegación presentada al Programa Operativo motivó la revisión parcial del borrador del Programa con tal de incluir las cuatro enmiendas que se detallan en el aparatado anterior de esta memoria y, así, asegurar que los distintos proyectos en los que se desarrolle el Programa cumplan con las Directivas europeas de Aves y de Hábitats. La alegación relativa a la inclusión de los proyectos en planes que

sean, a su vez, objeto de evaluación, se puede entender aceptada teniendo en cuenta que las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte se integran en el PEIT, ya evaluado, y que las de abastecimiento se integran en el programa AGUA, igualmente evaluado.

- En lo que se refiere a las alegaciones presentadas por Los Verdes de Asturias, cabe advertir que las actuaciones en los puertos de Gijón y Granadilla han sido objeto de evaluación de impacto ambiental, y que entre las determinaciones específicas se requerirá que se acredite el cumplimiento de las medidas correctoras establecidas en la correspondiente declaración de impacto para la fase de construcción, como condición para obtener la cofinanciación. El resto de obras citadas en la alegación no están contempladas expresamente en el Programa Operativo, resultando poco probable que alguna encaje en las categorías de gasto del programa (estaciones de esquí). No obstante, se ha apreciado que con el completo sistema de controles ambientales, previos a la decisión de elegibilidad, establecidos en la presente Memoria ambiental no es probable que proyectos que causen un impacto apreciable lleguen a ser financiados por el Fondo de Cohesión. En cuanto a las deficiencias puestas de manifiesto en relación al análisis de alternativas realizado en el ISA, éstas ya se señalan en el punto 2.3 de esta memoria.

- Respecto a lo planteado por WWF/Adena, en la presente Memoria Ambiental se incluye en el Programa Operativo la financiación en la categoría de gasto 51 "promoción y protección de la biodiversidad (incluida Red Natura 2000)" previa consulta a los órganos gestores de dicha Red. En lo que se refiere a evitar la cofinanciación de proyectos que puedan suponerla un daño, en la presente Memoria Ambiental se ha incluido un criterio general de exclusión de cofinanciación de estos proyectos, en el que interviene el pronunciamiento de los órganos ambientales competentes. Se ha incluido igualmente un criterio de exclusión de las actuaciones que hayan supuesto grave vulneración de la normativa ambiental comunitaria y nacional. También se ha especificado un esquema de seguimiento de la incidencia geográfica de las actuaciones susceptibles de generar impactos ambientales significativos, mediante el empleo de un sistema de información geográfica y un sistema mucho más completo de indicadores ambientales operativos, que permite mejorar la comprensión de los efectos ambientales del Programa. Se ha modificado indicador operativo de efecto del Programa sobre la Red Natura 2000, sustituyendo la superficie (ha) por las inversiones en gestión (€). En lo que se refiere a la sugerencia sobre el sector energético, indicar que el Programa Operativo no incluye actuaciones en el mismo. El resto de alegaciones presentadas por WWF/Adena son más bien sugerencias para determinar el contenido y el alcance de la evaluación estratégica ambiental a elaborar por el órgano sustantivo y, en la medida de lo que resultó posible teniendo en cuenta las peculiaridades de los programas operativos, se tuvieron en cuenta en la fase correspondiente.

Finalmente, señalar que la acumulación en un mismo procedimiento de la evaluación de todos los Programas Operativos, que en muchos casos comparten problemática ambiental y un amplio número de categorías de gasto, ha permitido generar unas determinaciones y un sistema de seguimiento comunes que dan mayor solidez a cada uno de ellos, y mayor coherencia al conjunto.

10.4. ORGANIZACIÓN DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

A la vista del Programa Operativo preliminar, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, las alegaciones y consultas recibidas, y teniendo en cuenta el documento de Referencia de la evaluación y las sinergias positivas derivadas de la evaluación simultánea del conjunto de Programas Operativos FEDER y Fondo de Cohesión, se formulan las siguientes determinaciones a incluir en el programa operativo, con el fin de integrar adecuadamente los aspectos ambientales en el mismo.

Tras la evaluación del conjunto de los Programas Operativos FEDER y Fondo de Cohesión, se ha concluido con la siguiente relación general, común para todos los programas operativos, de categorías de gasto susceptibles de causar efectos ambientales significativos, tanto de signo positivo como negativo, en la que se remarcan en negrita las que figuraban en la versión preliminar del Programa Operativo que fue objeto de información pública y consultas. En el caso de que se produzcan posteriores incorporaciones en las categorías de gasto del Programa Operativo sobre las que figuraban en la versión preliminar que fue objeto de información pública y las consultas, también se entenderán aplicables a las mismas las determinaciones ambientales generales y específicas y los indicadores ambientales operativos establecidos por la Memoria Ambiental.

- Efectos positivos: 01, 06, 24, 25, 26, 27, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 61.
- Efectos negativos: 02, 08, 10, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 61.

A la hora de establecer los criterios de selección de las actividades cofinanciables se tendrán en cuenta los criterios ambientales generales considerados en el subcapítulo 3.1 de la memoria ambiental del Programa Operativo.

El sistema de seguimiento ambiental se centrará exclusivamente en las categorías de gasto previamente identificadas como susceptibles de producir efectos ambientales significativos, y se integrará en el Plan de Seguimiento y Evaluación del Programa Operativo, requiriendo las siguientes actuaciones:

- Que se realice un seguimiento espacial de las actuaciones elegidas, mediante su incorporación a un Sistema de Información Geográfica, de diseño común a todos los Programas Operativos según criterios determinados conjuntamente por los Ministerios de Medio Ambiente y Economía y Hacienda. La primera actuación en dicho ámbito será el análisis del diseño de un sistema de dichas características y el estudio de su compatibilidad con los sistemas análogos de las CCAA. Del resultado de esta primera actuación se deducirá el procedimiento de ejecución de la implantación de dicho sistema.
- Que se realice un seguimiento cuantitativo de los efectos ambientales de las actuaciones cofinanciadas por el Programa, mediante un sistema de indicadores operativos de impacto ambiental de diseño general común para el conjunto del Estado, que se refleja en el Cuadro adjunto. A la vista de las actuaciones en que finalmente vaya a concretarse el Programa Operativo aprobado, el Comité de Seguimiento seleccionará los que resulten apropiados, teniendo en cuenta el cuadro siguiente. Para las categorías de gasto que dispongan de indicador, los beneficiarios deberán calcular y facilitar su valor en el momento de la solicitud de cofinanciación, que podrá ser, en su caso, corroborado o corregido por el órgano intermedio correspondiente.

El seguimiento de los efectos ambientales del Programa Operativo se realizará coincidiendo temporalmente con la evaluación del principio horizontal de medio ambiente prevista para 2009 en el Plan de Evaluación y en la evaluación final, a ser posible de forma integrada en las mismas. En ambos momentos, se realizará un análisis de la incidencia ambiental del Programa basado tanto en la distribución geográfica de las actuaciones como en el sistema de indicadores de efectos ambientales elegido. Sobre esta base, se solicitará el parecer de las autoridades ambientales afectadas, al menos para los ámbitos de calidad ambiental, evaluación ambiental, áreas protegidas y calidad de las aguas, antes de concluir los respectivos informes de evaluación ambiental.

CUADRO GENERAL DE INDICADORES OPERATIVOS DE IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS OPERATIVOS FEDER Y FONDO DE COHESIÓN (2007-2013)		
Código categoría de Gasto	**Categoría de Gasto**	**Indicadores para el seguimiento**
01	Actividades de I+D en centros de investigación	• Nº actuaciones e inversión (€) en investigación centrada en temática ambiental.
06	Ayuda a las PYMES al fomento de los procesos de producción sostenibles y respetuosos con el medio ambiente (también en eje 2)	• Nº actuaciones e inversión (€)
08	Otras inversiones en empresas	• Nº actuaciones e inversión (€) de proyectos de carácter exclusivamente ambiental. • % de los mismos respecto del total.
10	Infraestructuras de TIC	• Nº total de actuaciones en el interior de espacios protegidos y lugares Natura 2000
16	Ferrocarriles	• nº de actuaciones e inversiones en mejoras ambientales de infraestructuras preexistentes (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitats de interés.
17	Ferrocarriles Red TEN	• nº de actuaciones e inversiones en mejoras ambientales de infraestructuras preexistentes (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitat de interés.
20	Autopistas y autovías	• nº de actuaciones e inversiones en mejoras ambientales de infraestructuras preexistentes (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitat de interés.
21	Autopistas y autovías: Red TEN	• nº de actuaciones e inversiones en mejoras ambientales de infraestructuras preexistentes (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitat de interés.
22	Carreteras de la Red Estatal	• nº de actuaciones e inversiones en mejoras ambientales de infraestructuras preexistentes (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitat de interés.
23	Carreteras de la Red Autonómica y Local	• Longitud (km) de intercepción sobre bosques y otros hábitat de interés.

CUADRO GENERAL DE INDICADORES OPERATIVOS DE IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS OPERATIVOS FEDER Y FONDO DE COHESIÓN (2007-2013)		
Código categoría de Gasto	**Categoría de Gasto**	**Indicadores para el seguimiento**
29	Aeropuertos	• Población (nº habitantes) previsiblemente afectada por contaminación acústica • Superficie (ha) de afección a IBA (áreas importantes para las aves de SEO/Birdlife)
30	Puertos	• Superficie (ha) y longitud de costa (km) afectadas
33	Electricidad	• nº de actuaciones e inversiones en corrección de tendidos eléctricos preexistentes en beneficio de la avifauna (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Km de tendidos eléctricos que sobrevuelan núcleos urbanos o IBA • Centrales: emisiones gases efecto invernadero (t/año) • Centrales: consumo bruto agua (hm^3/año)
34	Electricidad Red TEN	• nº de actuaciones e inversiones en corrección de tendidos eléctricos preexistentes en beneficio de la avifauna (excluyendo las obligatorias requeridas por las correspondientes declaraciones de impacto ambiental) • Km de tendidos eléctricos que sobrevuelan núcleos urbanos o IBA • Centrales: emisiones gases efecto invernadero (t/año) • Centrales: consumo bruto agua (hm^3/año)
35	Gas Natural	• Longitud (km) de intercepción sobre bosques, ecosistemas fluviales, humedales y otros hábitat de interés.
36	Gas Natural Red TEN	• Longitud (km) de intercepción sobre bosques, ecosistemas fluviales, humedales y otros hábitat de interés.
37	Productos petrolíferos	• Longitud (km) de intercepción sobre bosques, ecosistemas fluviales, humedales y otros hábitat de interés.
38	Productos petrolíferos Red TEN	• Longitud (km) de intercepción sobre bosques, ecosistemas fluviales, humedales y otros hábitat de interés.
39	Energías renovables: eólica	• Nº de aerogeneradores localizados sobre IBA, bosques u otros hábitat de interés.
40	Energía renovable: solar	• Superficie (ha) de ocupación sobre áreas protegidas
41	Energías renovables: biomasa	• Superficie agrícola (ha/año) directamente utilizada para la obtención de biomasa
42	Energía renovable: hidroeléctrica, geotermal y otras	• Longitud (km) de tramo fluvial afectado aguas arriba y aguas abajo del azud
43	Eficiencia energética, cogeneración y gestión energética	• Nº de actuaciones e inversión (€) destinadas a la mejora de la eficiencia energética • Ahorro energía final (t/año equivalentes de petróleo)
44	Gestión integral de residuos urbanos, e industriales	• Nº de actuaciones e inversión (€) • Nº de nuevos vertederos controlados, y nº de municipios atendidos • Nº de vertederos sellados • Residuos sólidos urbanos gestionados por la actuación según tipo de tratamiento (t/año) (reutilización, reciclaje, valorización y eliminación) • Nº de actuaciones de gestión de residuos peligrosos y cantidad de residuos gestionados (t/año)
45	Gestión y distribución del agua (potable)	• Volumen anual captado (hm3/año) • Longitud de ecosistema fluvial afectado (km) • Consumo energético requerido (Kw/h por m^3) • Volumen ahorrado, en caso de actuaciones de mejora de la red (Hm^3/año) • Volumen de pérdidas en red eliminadas (hm3)

CUADRO GENERAL DE INDICADORES OPERATIVOS DE IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PROGRAMAS OPERATIVOS FEDER Y FONDO DE COHESIÓN (2007-2013)		
Código categoría de Gasto	**Categoría de Gasto**	**Indicadores para el seguimiento**
46	Saneamiento y depuración de aguas residuales	• Nº municipios con más de 2000 habitantes equivalentes atendidos, nº de habitantes equivalentes de los mismos.
47	Calidad del aire	• Nº de instalaciones de control
48	Prevención, control y reducción de la contaminación	• Nº de actuaciones e Inversión (€) • Reducción estimada en las emisiones de gases de efecto invernadero (t/año)
49	Actuaciones para prevenir y mitigar los efectos del cambio climático	• Nº de actuaciones e Inversión (€) • Reducción estimada en las emisiones de gases de efecto invernadero (t/año)
50	Rehabilitación de terrenos con uso industrial y suelos contaminados	• Superficie reforestada con especies exclusivamente autóctonas a escala local (ha) • Longitud (km) de cauce fluvial restaurada con criterios ecológicos • Superficie (ha) de suelo recuperado
51	Promoción y protección de la biodiversidad (incluyendo Red Natura 2000)	• Nº de actuaciones e inversión (€) en actividades específicas de gestión de hábitat y especies en lugares Natura 2000, excluyendo los gastos no vinculados específicamente a dicha red (gastos habituales de prevención de incendios forestales, aprovechamiento forestal, etc.)
52	Promoción del transporte urbano limpio	• Nº de vehículos verdes adquiridos para el transporte público • Sustitución de combustibles fósiles (t/año equivalentes de petróleo)
53	Prevención de riesgos (lucha contra incendios forestales)	• Longitud de áreas (km) y de fajas cortafuego (km) • Superficie (ha) de vegetación autóctona desbrozada o descuajada mediante procedimientos masivos y no selectivos. • Superficie (ha) restaurada con vegetación autóctona
54	Otras medidas para la protección del medio ambiente y la prevención de riesgos (lucha contra la desertificación)	• Superficie forestada con especies autóctonas a escala local (ha) y no autóctonas (ha) • Nº de diques construidos sobre cauces
55	Promoción de actividades naturales	• Nº de Actuaciones e Inversión (€) centradas en materia de educación ambiental
58	Protección y preservación del patrimonio cultural	• Nº de actuaciones e inversión (€) en conservación del patrimonio cultural

En los informes anuales se recogerá en la medida de lo posible la cuantificación de los Indicadores de seguimiento ambiental fundamentales.

En lo referente a los indicadores estratégicos, se utilizarán los que ha determinado con carácter general para todo el Estado el Ministerio de Medio Ambiente