



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 31.10.2001
COM(2001) 616 final

INFORME DE LA COMISIÓN

**INFORME ANUAL DEL
INSTRUMENTO DE POLÍTICA ESTRUCTURAL
DE PREADHESIÓN (ISPA)
2000**

[SEC(2001) 1726]

INFORME DE LA COMISIÓN
INFORME ANUAL DEL
INSTRUMENTO DE POLÍTICA ESTRUCTURAL
DE PREADHESIÓN (ISPA) - 2000

ÍNDICE

1.	Resumen.....	5
1.1.	Descripción general del ISPA	5
2.	Principios relativos a la concesión y la aplicación de la ayuda.....	10
2.1.	Objetivos estratégicos	10
2.2.	Medio ambiente.....	11
2.2.1.	Contribución a la aplicación de la política medioambiental comunitaria	11
2.2.2.	Presupuesto del ISPA del 2000– Sector medioambiental desglosado por subsectores	12
2.3.	Transporte	13
2.3.1.	Contribución a la aplicación de la política comunitaria de transporte	13
2.3.2.	Corredores TINA	15
2.3.3.	Presupuesto del ISPA del 2000– Sector de transporte desglosado por subsectores ..	16
2.4.	Preparación, evaluación y valoración de proyectos	17
2.4.1.	Preparación y evaluación de proyectos	17
2.4.2.	Ejecución y evaluación ex post de proyectos.....	18
2.5.	Contratos públicos.....	19
2.6.	Ejecución del presupuesto: créditos, compromisos y pagos	19
2.7.	Cofinanciación	21
3.	Resumen de la ayuda financiera.....	23
4.	Coordinación y cooperación	32
4.1.	Los programas Phare y Sapard.....	32
4.2.	Banco Europeo de Inversiones (BEI).....	33
4.3.	Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD)	36
4.4.	Bancos e instituciones escandinavas.....	38
5.	Asistencia técnica.....	39
5.1.	Utilización de la asignación en el 2000.....	39

5.2.	Asignación presupuestaria para contratos de asistencia técnica	40
6.	Diálogo interinstitucional, información y publicidad	40
6.1.	Información a los Estados miembros y países beneficiarios.....	40
6.2.	Diálogo con las organizaciones no gubernamentales (ONG)	42
6.3.	Información y publicidad	42

Prólogo

El presente informe anual hace un repaso de las actividades del ISPA durante el año civil 2000. Se trata del primer informe anual de este nuevo instrumento de preadhesión, que ha sido creado como parte integrante de la Agenda 2000.

La presentación del informe, que se atiene a las disposiciones establecidas en el Reglamento por el que se crea el ISPA, tiene en cuenta los requisitos establecidos para la presentación del primer año de aplicación de un nuevo instrumento de financiación.

Cabe esperar que este documento sirva de referencia útil para los que estén interesados en el fomento de una Unión Europea ampliada.

1. RESUMEN

En la cumbre celebrada en Luxemburgo en diciembre de 1998 el Consejo Europeo adoptó una nueva estrategia de preparación de los países candidatos para la ampliación, dedicando importantes recursos financieros adicionales a ayudarles con vistas a la adhesión. El 26 de marzo de 1999, en el Consejo Europeo de Berlín, los Jefes de Gobierno y de Estado celebraron un acuerdo político sobre la Agenda 2000. Dicha Agenda constituye un programa de acción que tiene como principales objetivos consolidar las políticas comunitarias y ofrecer a la Unión Europea un nuevo marco financiero para el período 2000-2006 con vistas a la ampliación. En mayo de 1999, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión alcanzaron un nuevo acuerdo institucional por el que se comprometen a respetar determinados límites máximos de gastos. Estas iniciativas sientan las bases del marco financiero relativo a los instrumentos de preadhesión que limitan la ayuda de preadhesión a los países candidatos a € 3.120 millones anuales en el período 2000-2006 (a precios de 1999).

El “instrumento de política estructural de preadhesión”, ISPA, es el instrumento financiero de la Comunidad Europea destinado a ayudar a los diez países beneficiarios de Europa Central y Oriental a cumplir los requisitos comunitarios en el sector del medio ambiente y del transporte.

El “Reglamento del ISPA” (Reglamento (CE) n° 1267/1999 del Consejo, de 21 de junio de 1999, por el que se crea un instrumento de política estructural de preadhesión) dice lo siguiente:

“El ISPA prestará una ayuda destinada a contribuir a la preparación para la adhesión a la Unión Europea de los países candidatos siguientes: Bulgaria, la República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, Rumania, Eslovaquia y Eslovenia, denominados en lo sucesivo “los países beneficiarios”, en el sector de la cohesión económica y social y en materia de política de medio ambiente y transporte [...]”.

El ISPA se rige por las Asociaciones para la Adhesión y los programas nacionales de adopción del acervo y aplica en el sector del medio ambiente y del transporte un enfoque similar al del Fondo de Cohesión.

1.1. Descripción general del ISPA

El año 2000 es el primer año en que se ha aplicado el ISPA. Antes de presentar sus proyectos (definidos como “medidas” en el Reglamento del ISPA) al Comité de gestión del ISPA, los países beneficiarios deben preparar sendas estrategias de inversión del ISPA en el sector del transporte y del medio ambiente. Estos documentos ofrecen una serie de directrices a la hora de seleccionar los proyectos del ISPA y permiten establecer una relación entre las inversiones necesarias para cumplir el acervo en esos sectores y los proyectos del ISPA seleccionados. En el otoño del 2000, ya se habían presentado al Comité de gestión del ISPA las estrategias de los diez países en cuestión.

En total, 85 proyectos recibieron el dictamen positivo del Comité de gestión del ISPA, que se reunió cuatro veces en el 2000 (en junio, julio, octubre y noviembre). Dichos proyectos representan una contribución total del ISPA de € 2.090. 75 proyectos se comprometieron con cargo al presupuesto del 2000 (€ 997 millones – línea presupuestaria B7-020 B), mientras que los otros diez proyectos con dictamen positivo se comprometieron con cargo al presupuesto del 2001.

Los proyectos aprobados con cargo al presupuesto del ISPA del 2000 arrojan un valor de €13 millones, por término medio. La subvención media comunitaria se sitúa en el 64% del coste del proyecto, por debajo del nivel máximo de financiación normal del ISPA que se cifra en un 75%. La cofinanciación procede bien de fuentes nacionales (gobierno central, regional y local), bien de instituciones financieras internacionales (IFI) o de donantes bilaterales. Salvo en el caso de Eslovenia y Eslovaquia, se alcanzó el porcentaje medio de la asignación anual de cada país, tal como estaba previsto.

Los proyectos admitidos en el 2000, incluidos los relativos a la asistencia técnica, se dividen a partes iguales entre proyectos medioambientales y proyectos de transporte: más del 46% del presupuesto del 2000 corresponde a 39 proyectos medioambientales y más del 53% de dicho presupuesto corresponde a 36 proyectos en el sector del transporte. El ligero desequilibrio entre ambos sectores es consecuencia de la transferencia al presupuesto del 2001 de dos proyectos medioambientales en Polonia (con un valor de más de € 41 millones).

Más del 64% de los fondos del sector medioambiental se dedican a proyectos relativos a la recogida de aguas residuales y a su depuración. En el sector del transporte, la atención se centra en los proyectos ferroviarios que representan más de la mitad del presupuesto de este sector, de acuerdo con la política comunitaria relativa a las iniciativas sobre transporte. Son prioritarios además los proyectos destinados a aumentar la seguridad y la separación del tráfico. Un análisis del sector y, concretamente, de los corredores paneuropeos de transporte indica que más del 30% del presupuesto de este sector se concentra en el corredor IV, correspondiendo el 14,2% a los proyectos del corredor III y 13,5 % a los proyectos del corredor II.

Trece proyectos de asistencia técnica (AT) se comprometieron con cargo al presupuesto del año 2000, cuatro para medio ambiente y nueve para la preparación de proyectos de transporte. Estos proyectos son fundamentales para la preparación de los proyectos que van a presentarse al Comité de gestión en el 2001 y 2002.

Por otro lado, se asignaron € 7,5 millones a la contribución de la Comunidad al Fondo Internacional para el “despeje del paso del Danubio”. Dichos fondos se comprometieron con cargo al presupuesto del 2000. Los programas Phare y Obnova (programa comunitario de ayuda a Bosnia y Hercegovina, Croacia, la República Federativa de Yugoslavia la Antigua República Yugoslava de Macedonia) también contribuyeron a este proyecto con importes de € 7,5 y € 7 millones, respectivamente.

De los créditos correspondientes al 2001, destinados a proyectos, unos € 390 millones ya han sido comprometidos a través de proyectos aprobados en el 2000 (dado que la aplicación de los proyectos de inversión financiados a través del ISPA se extiende a lo largo de varios años, los proyectos requieren en términos generales un compromiso de más de un ejercicio).

Las prioridades de programación siguen siendo las mismas en el 2001 que en el 2000, es decir, presentar al Comité de gestión proyectos de elevada calidad con el fin de alcanzar el porcentaje medio de la asignación del país de que se trate y lograr cierto equilibrio entre proyectos medioambientales y proyectos en el sector del transporte, y entre ferrocarril y carretera. También se plantea el objetivo de ampliar las actividades a proyectos relativos a la contaminación atmosférica y colaborar con el sector privado. No obstante, el logro de estos objetivos dependerá fundamentalmente de la capacidad de los países beneficiarios para presentar proyectos adecuados a la Comisión.

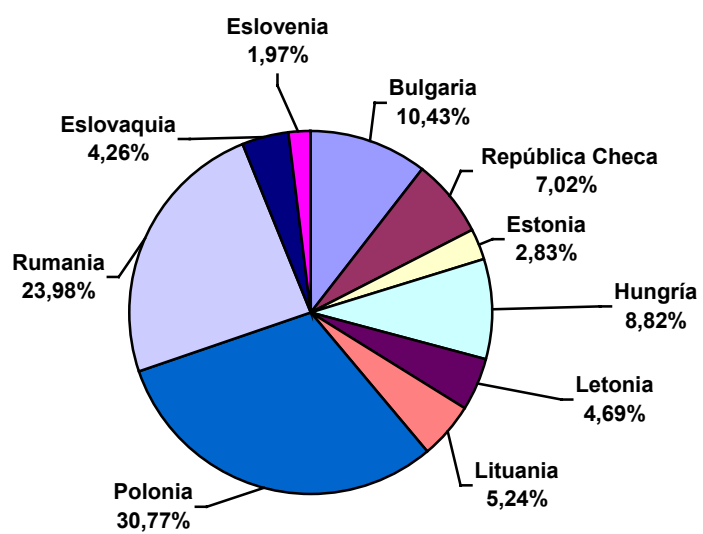
Cuadro 1: Presupuesto del ISPA del 2000
(repartición presupuestaria por países y sectores)

Repartición entre transporte y medio ambiente Porcentaje de créditos de compromiso								
Países beneficiarios	Transporte		Medio ambiente		Asistencia técnica		TOTAL	
	Fondos del ISPA €	%	Fondos del ISPA €	%	Fondos del ISPA €	%	Fondos del ISPA €	%
Bulgaria	52 000 000	49,98	52 045 600	50,02	0	0	104 045 600	10,43
República Checa	41 671 864	59,54	27 588 844	39,42	728 000	1,04	69 988 708	7,02
Estonia	11 331 126	40,15	15 808 281	56,02	1 080 000	3,83	28 219 407	2,83
Hungría	43 825 000	49,81	42 573 123	48,38	1 592 580	1,81	87 990 703	8,82
Letonia	19 925 328	42,62	26 568 260	56,83	255 000	0,55	46 748 588	4,69
Lituania	34 042 528	65,16	18 200 000	34,84	0	0	52 242 528	5,24
Polonia	173 085 066	56,39	130 258 589	42,44	3 614 000	1,18	306 957 655	30,77
Rumania	118 627 137	49,59	120 601 333	50,41	0	0	239 228 470	23,98
Eslovaquia	30 853 200	72,66	11 606 372	27,34	0	0	42 459 572	4,26
Eslovenia	7 500 000	38,20	11 175 275	56,91	960 000	4,89	19 635 275	1,97
TOTAL	532 861 249	53,42	456 425 677	45,76	8 229 580	0,83	997 516 506	

Cuadro 2: Fondos del ISPA desglosados por sectores – Compromisos con cargo al presupuesto del 2000

Fondos del ISPA desglosados por sectores – Compromisos con cargo al presupuesto del 2000				
Presupuesto del ISPA del 2000	Fondos del ISPA €	% fondos del ISPA / sector	Nº de proyectos	
MEDIO AMBIENTE				
Agua potable	27 535 927	5,98	3	
Agua potable y aguas residuales	42 568 260	9,24	4	
Depuración de aguas residuales	296 696 243	64,38	24	
Gestión de residuos sólidos	94 020 967	20,40	8	
Contaminación atmosférica	0	0	0	
Presupuesto total del ISPA en el sector medioambiental	460 821 397	46,20	39	
<i>Incluida la asistencia técnica (AT):</i>				
AT agua potable	228 000	0,02	1	
AT depuración de aguas residuales	4 167 720	0,42	3	
Total de la AT medio ambiente del presupuesto del ISPA	4 395 720	0,44	4	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carretera	224 790 797	41,88	15	I, III, IV, VI, IX, IXB
Ferrocarril	283 584 312	52,84	19	II, IV, IX-V, V, V(10), VA, IXB, E-W
Aeropuertos	28 000 000	5,22	1	Sin asignar
Ferrocarril/carretera	320 000	0,06	1	Sin asignar
Presupuesto total del ISPA en el sector del transporte	536 695 109	53,80	36	
<i>Incluida la asistencia técnica (AT):</i>				
AT carretera	620 000	0,06	2	
AT ferrocarril	2 893 860	0,29	6	
AT carretera / ferrocarril	320 000	0,03	1	
Total de la AT transporte del presupuesto del ISPA	3 833 860	0,38	9	
Total proyectos sectoriales	989 286 926	99,17	62	
Total asistencia técnica	8 229 580	0,83	13	
Total de la ayuda	997 516 506		75	

Gráfico 1: Repartición de los fondos del ISPA entre los países beneficiarios



2. PRINCIPIOS RELATIVOS A LA CONCESIÓN Y LA APLICACIÓN DE LA AYUDA

2.1. Objetivos estratégicos

El ISPA financia proyectos concretos que son evaluados uno por uno. Sin embargo, la selección efectiva de los proyectos requiere una estrategia de determinación de los objetivos prioritarios y de los proyectos más adecuados a dichos objetivos, por lo que cada país beneficiario ha elaborado un documento que recoge su estrategia en el sector del transporte y del medio ambiente y dicha estrategias constituyen el marco de la ayuda del ISPA.

Al margen de los documentos estratégicos específicos de cada país, la Comisión ha elaborado una serie de documentos sobre transporte y medio ambiente que establecen una serie de directrices generales para la selección de proyectos (por ejemplo, en el sector medioambiental, la concentración en las directivas de inversión a gran escala). Según la Comisión, los criterios clave son los siguientes:

- desarrollar la dimensión comunitaria de las inversiones,
- garantizar un enfoque sistemático a largo plazo coherente con la estrategia medioambiental,
- concentrar los proyectos de tal modo que redunden en beneficio de un número máximo de personas
y
- lograr el máximo efecto financiero potenciador.

Las estrategias nacionales relativas al ISPA deben ser coherentes con las Asociaciones para la Adhesión y los programas nacionales de adopción del acervo y deben basarse además en los documentos nacionales de planificación correspondientes. Deben ser coherentes también con los distintos planes de desarrollo nacionales. Aunque son responsabilidad nacional, estas estrategias tienen en cuenta las prioridades y la normativa comunitarias. También son coherentes con los documentos presentados por los países beneficiarios en los que exponen su posición en materia de medio ambiente, en el marco de las negociaciones de adhesión celebradas con la Unión Europea.

Las estrategias nacionales relativas al ISPA no son textos jurídicos, sino que deben considerarse como un instrumento destinado a orientar la selección de los proyectos que el ISPA va a financiar con carácter prioritario. Tampoco se trata de documentos definitivos, ya que se van modificando en función de la evolución de la situación. Concretamente, la actualización de estas estrategias debe reflejar los esfuerzos desplegados por los distintos países para determinar las necesidades en materia de inversiones necesarias para cumplir el acervo comunitario e incorporar la información de los proyectos de aplicación de directiva actualmente en curso de elaboración, en apoyo de su solicitud de período transitorio en el contexto de las negociaciones de adhesión.

Las estrategias relativas al ISPA han sido presentadas al Comité de gestión del ISPA, a fin de explicar el contexto en el que se han seleccionado los proyectos. La aprobación de la estrategia por parte de la Comisión no supone la aprobación de cada uno de los proyectos seleccionados como prioritarios en materia de inversión. Cada proyecto debe presentarse a la Comisión por separado para su examen, de acuerdo con los procedimientos normalmente aplicables, y, en todos los casos, el Comité de gestión del ISPA presenta las propuestas de proyecto a la Comisión para recabar su dictamen, antes de que ésta adopte una decisión respecto a una posible financiación.

2.2. Medio ambiente

2.2.1. Contribución a la aplicación de la política medioambiental comunitaria

La ayuda del ISPA, que tiene como objetivo contribuir a la aplicación de la política medioambiental comunitaria, se destina a medidas medioambientales que permitan a los países beneficiarios cumplir los requisitos establecidos en la normativa comunitaria en materia de medio ambiente y los objetivos establecidos en las Asociaciones para la Adhesión. Según recientes estimaciones, el coste total del cumplimiento de la normativa comunitaria en materia de medio ambiente por parte de los países beneficiarios se sitúa entre € 79 y € 110 billones.

Con el fin de lograr una incidencia máxima de la ayuda comunitaria en lo que atañe a la consecución de los objetivos establecidos en la normativa medioambiental, el ISPA se concentrará en primer lugar en las directivas de inversión a gran escala, es decir las directivas cuya aplicación resulta más costosa, centradas concretamente en los siguientes sectores:

- suministro de agua potable,
- depuración de aguas residuales,
- gestión de los residuos sólidos y peligrosos y
- mejora de la calidad del aire.

A la hora de evaluar los proyectos propuestos para la financiación del ISPA, se tendrá en cuenta la compatibilidad de las medidas con las políticas comunitarias, incluida la de medio ambiente, por lo que todas las inversiones deben ajustarse a las normas técnicas y cumplir los límites de emisiones o los parámetros cualitativos establecidos en las principales Directivas medioambientales pertinentes (Directiva 91/271/CEE, relativa a la depuración de las aguas residuales urbanas, Directiva 98/83/CE sobre el agua potable, Directiva 99/31/CE, sobre el vertido de residuos, etc.). Por otro lado, la ejecución y futura puesta en marcha de los proyectos deberán ajustarse también a los principios fundamentales en que se basa la política medioambiental comunitaria, tales como la acción preventiva, la corrección de los daños en su origen y el principio según el cual el que contamina paga, lo que supone a menudo la necesidad de diseñar proyectos integrados con el fin de evitar soluciones parciales y de inscribir el desarrollo de las distintas infraestructuras dentro de un plan de gestión más amplio.

Uno de los principios importantes establecidos en la normativa medioambiental que debe aplicarse tanto en el caso de los proyectos medioambientales como en los de transporte financiados por el ISPA es el de la evaluación del impacto

medioambiental de los proyectos propuestos para su financiación por el ISPA, la cual debe llevarse a cabo de forma similar a la evaluación prevista en la Directiva 85/337/CEE del Consejo, modificada por la Directiva 97/11/CE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (“Directiva EIA”).

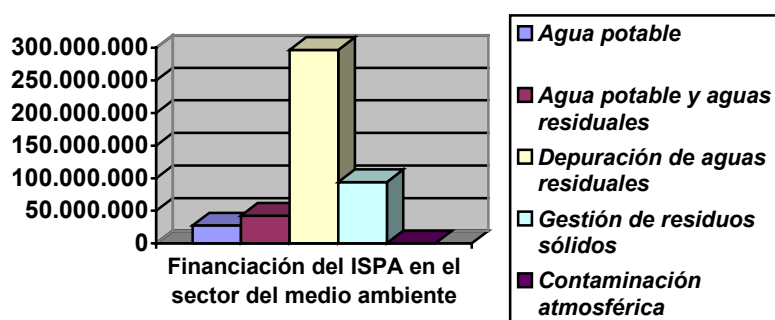
En el caso de la mayoría de los proyectos del ISPA es aplicable bien el anexo I (que requiere una evaluación del impacto medioambiental) o el anexo II (según el cual las autoridades nacionales deben decidir si hay que llevar a cabo tal evaluación sobre la base de determinados criterios) de la Directiva EIA. Uno de los elementos fundamentales del procedimiento “EIA” es la consulta de la población afectada y de las autoridades competentes en materia de medio ambiente, siendo el principal objetivo garantizar de forma transparente que los aspectos medioambientales se tengan en cuenta en el procedimiento de autorización de los proyectos de infraestructura. Durante el primer año de aplicación del ISPA, la Comisión ha contribuido a garantizar la aplicación de determinadas normas mínimas al respecto. En el caso de los proyectos presentados en el 2001, la Comisión insiste en la plena aplicación de los procedimientos de consulta pública.

2.2.2. *Presupuesto del ISPA del 2000– Sector medioambiental desglosado por subsectores*

Presupuesto del ISPA del 2000 Sector medioambiental			Nº de proyectos
	Fondos del ISPA €	% fondos del ISPA / sector	
Agua potable	27 535 927	5,98	3
Agua potable y aguas residuales	42 568 260	9,24	4
Depuración de aguas residuales	296 696 243	64,38	24
Gestión de residuos sólidos	94 020 967	20,40	8
Contaminación atmosférica	0	0	0
Presupuesto total del ISPA en el sector medioambiental	460 821 397	46,20	39

La mayor parte (más del 60%) de la financiación del ISPA en el sector medioambiental se dedicó en el 2000 a la depuración de aguas residuales, principalmente a proyectos de alcantarillado y, concretamente, de ampliación, sustitución o reparación de la red de los países beneficiarios. Más del 20% de la financiación se dedicó a la gestión de residuos sólidos y, especialmente, a proyectos relativos al vertido de residuos, y en torno al 15% a proyectos relacionados con el agua potable, en coordinación con proyectos de depuración de aguas residuales, en la mayoría de los casos. No se dedicaron fondos a proyectos de lucha contra la contaminación atmosférica en el 2000.

Gráfico 2: Financiación en el sector del medio ambiente desglosada por subsectores



2.3. Transporte

2.3.1. Contribución a la aplicación de la política comunitaria de transporte

En materia de transporte, el ISPA se orienta hacia la construcción de la futura red transeuropea de transporte (Decisión nº 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996), tal como se define en el informe TINA (evaluación de las necesidades en materia de infraestructuras de transporte), que cubrirá los países beneficiarios de Europa Central. Aparte de la red TINA, debe darse prioridad al desarrollo integrado de los diez corredores paneuropeos de transporte respaldados por la tercera conferencia paneuropea de transporte celebrada en Helsinki en junio de 1997.

La Comisión también subraya en la Agenda 2000 la importancia del sector de los transportes en la estrategia de preadhesión de la Unión Europea, ya que los países de Europa Central y Oriental (PECO) constituyen al mismo tiempo un elemento adicional de la Unión ampliada y un vínculo fundamental entre, por un lado, Europa occidental y, por otro, los Nuevos Estados Independientes y los países ribereños del Mediterráneo. Las infraestructuras de transporte de la región revisten por lo tanto un carácter fundamental para la competitividad, el crecimiento económico y el empleo en la Unión Europea del futuro.

En este contexto, la Comisión ha solicitado a cada uno de los países candidatos que elabore una estrategia para el ISPA en el sector del transporte, con el fin de disponer de un marco de referencia para el análisis y la selección de las prioridades aplicables a las intervenciones de este instrumento.

Los diez países candidatos terminaron de elaborar su estrategia en mayo-junio de 2000 inspirándose en las orientaciones siguientes:

- consolidación de las redes transeuropeas y, especialmente, de los diez corredores de Helsinki, y prioridad a los eslabones que faltan y a los puntos de congestión en el trazado de dichos corredores;
- concentración de las inversiones en el trazado de los corredores como prioridad básica, y, en su caso, en los accesos;

- mantenimiento de cierto equilibrio entre los distintos modos de transporte, ya que es necesario un esfuerzo especial en materia de infraestructuras ferroviarias para frenar el declive del transporte por ferrocarril registrado en los últimos diez años;
- continuidad en la promoción de las inversiones a través de compromisos firmes tanto en materia de mantenimiento de las infraestructuras como de cumplimiento de las principales normas comunitarias (velocidad, peso máximo por eje, señalización, etc.), incluso en el ámbito del medio ambiente;
- integración de la protección del medio ambiente mediante la aplicación progresiva de las Directivas del Consejo relativas a la evaluación del impacto ambiental, prestándose una especial atención a la consulta de la población y a la elaboración de medidas destinadas a paliar posibles efectos negativos de las infraestructuras en el medio ambiente y el entorno;
- necesidad de que las ayudas del ISPA surtan un efecto potenciador desde el punto de vista financiero fomentando su articulación con las intervenciones de las instituciones financieras internacionales (BEI y BERD, principalmente).

Al mismo tiempo, la elaboración de las estrategias nacionales y la selección de los proyectos se basan en gran medida en el proceso de evaluación TINA (evaluación de las necesidades de infraestructuras de transporte) y, concretamente, en su informe final de octubre de 1999, elaborado por un grupo de expertos de alto nivel de la Unión Europea y de los PECO.

Este proceso ha permitido diseñar en primer lugar una red cuya eje central lo constituyen los 10 corredores transeuropeos, y que abarca también un determinado número de enlaces adicionales, así como el conjunto de los aeropuertos y puertos marítimos internacionales. La red ferroviaria cuenta con 20.924 km, frente a los 18.638 km de la red de carreteras.

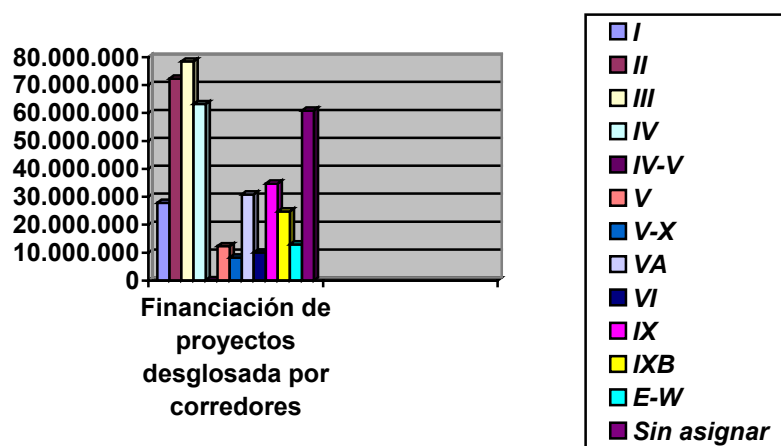
El proceso TINA ha contribuido también a una primera estimación de los costes de construcción y de renovación de la red, fijando el límite de las inversiones de aquí al 2015 en el 1,5% del PNB de cada uno de los países candidatos. Esta estimación cifra las necesidades en un total de € 91.595 millones a lo largo del período, correspondiendo el 48% a la red de carreteras y el 40,5% al ferrocarril.

2.3.2. Corredores TINA

Sector del transporte: proyectos correspondientes a cada corredor TINA (financiados en el 2000)			
Corredor	Nº de proyectos	Fondos del ISPA €	% respecto al presupuesto total del ISPA para transporte en el 2000
Corredor I	4	27 819 326	5,18
Corredor II	2	72 282 461	13,47
Corredor III	2	78 431 376	14,16
Corredor IV	9	63 193 570	30,41
Corredor IV – V	1	94 860	0,02
Corredor V	1	12 331 000	2,30
Corredor V – X	2	8 280 000	1,54
Corredor VA	1	30 853 200	5,75
Corredor VI	1	10 051 734	1,87
Corredor IX	1	34 747 696	6,47
Corredor IXB	3	24 779 328	4,62
Corredor E-W	3	12 955 328	2,41
Corredor sin asignar*	7	60 875 225	11,34
TOTAL	36	€ 536 695 104	

* Por distintos motivos, puede ocurrir que un determinado proyecto corresponda a una zona no asignada a un corredor TINA, como es el caso por ejemplo de la asistencia técnica en materia de gestión de proyectos. El proyecto relativo a las infraestructuras aeroportuarias tampoco ha sido asignado a un corredor específico.

Gráfico 3: Financiación en el sector del transporte desglosada por corredores TINA

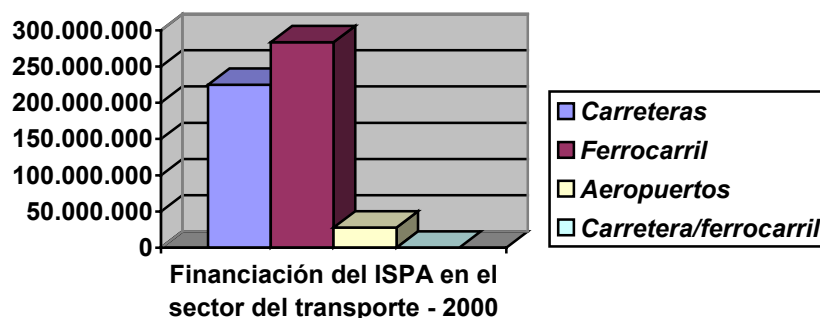


2.3.3. *Presupuesto del ISPA del 2000– Sector de transporte desglosado por subsectores*

Presupuesto del ISPA del 2000 Sector de transporte			Nº de proyectos	Corredor TINA
	Fondos del ISPA €	% fondos del ISPA / sector		
Carretera	224 790 797	41,88	15	I, III, IV, VI, IX, IXB
Ferrocarril	283 584 312	52,84	19	II, IV, IV-V, V, V- X, VA, IXB, E-W
Aeropuertos	28 000 000	5,22	1	Sin asignar
Ferrocarril/carretera	320 000	0,06	1	Sin asignar
Presupuesto total del ISPA en el sector del transporte	536 695 109	53,80	36	

Los fondos del ISPA dedicados al sector del transporte se centran en la ampliación y mejora de la red TINA con objeto de facilitar la conexión entre la Unión Europea y los países candidatos a la adhesión. En el 2000, más de la mitad del presupuesto del ISPA para transporte se dedicó a proyectos ferroviarios, con una especial atención al aumento de la seguridad a través de la mejora de la señalización y las reparaciones. El énfasis en el subsector del ferrocarril responde a la política comunitaria de fomento de la utilización y el desarrollo de este modo de transporte como forma de reducir tanto la congestión de las carreteras como la contaminación atmosférica causada por el transporte por carretera. Más del 40 % de la financiación se dedicó a proyectos relativos a la red de carreteras, principalmente obras de reparación y mejora para aumentar la seguridad. Aproximadamente el 5% de la financiación se dedicó a la construcción del aeropuerto de Sofía en Bulgaria, el único proyecto relativo a infraestructuras aeroportuarias que actualmente se beneficia de la ayuda del ISPA en los países beneficiarios. La Comisión también ha llevado a cabo un proyecto de asistencia técnica en el subsector de ferrocarriles y carreteras, con vistas a la ejecución de un proyecto previsto en Polonia.

Gráfico 4: Financiación en el sector del transporte desglosada por subsectores



2.4. Preparación, evaluación y valoración de proyectos

La preparación de los proyectos recibió en 1999 y 2000 la ayuda del programa Phare y la ayuda bilateral de los Estados miembros. En el marco de la cuarta fase del mecanismo de ayuda a la infraestructura de gran escala del programa Phare (LSIF IV), se dedicaron € 26 millones a programas de asistencia técnica preparativos de proyectos del ISPA tanto en el sector del medio ambiente como en el del transporte.

Además de las actividades financiadas por el programa Phare, algunos donantes bilaterales como el organismo danés de protección del medio ambiente y el “UK Know How Fund” han financiado servicios de asesoría con vistas a la preparación de la primera ola de proyectos del ISPA. A partir del 2000, los fondos del ISPA también se han dedicado a la preparación de proyectos. Por otro lado, el ISPA presta ayuda a la preparación de proyectos en varios países beneficiarios través de algunas de las trece medidas de asistencia técnica aprobadas en el 2000. Estos servicios se contratarán en el 2001 y servirán para preparar propuestas de proyecto que se presentarán al Comité de gestión a partir del 2001.

2.4.1. Preparación y evaluación de proyectos

Sobre la base de las estrategias nacionales relativas al ISPA, los países beneficiarios presentan a la Comisión sus propuestas de proyecto, las cuales deben prestar especial atención a los siguientes aspectos:

- la coherencia del proyecto con la estrategia nacional del ISPA en materia de medio ambiente y transporte,
- una adecuada relación coste-beneficio o un análisis de rentabilidad,
- la calidad del análisis financiero en el que se evalúen la viabilidad financiera del proyecto, su capacidad para generar ingresos y la necesidad de subvenciones,
- la capacidad institucional del promotor del proyecto,
- la incorporación de cuantas medidas de integración medioambiental resulten necesarias,
- la garantía de la sostenibilidad del proyecto y

- la compatibilidad de las medidas con las políticas comunitarias y, especialmente, con la normativa relativa a la competencia y a los contratos públicos.

En caso de admitirse una solicitud de financiación de proyecto, la Dirección General de Política Regional lleva a cabo una evaluación rigurosa del proyecto, en estrecha colaboración con los demás servicios y, concretamente, las Direcciones Generales de Ampliación, Medio Ambiente, Transporte y Energía. En las tareas de evaluación de los elementos técnicos, financieros y económicos, la Comisión cuenta, en función de cada caso, con la ayuda del BEI, del BERD o de expertos exteriores a través de dos contratos marco (véase el punto 5).

A la hora de evaluar el proyecto, es importante tener en cuenta las consideraciones siguientes:

- las prioridades establecidas en las Asociaciones para la Adhesión y en las estrategias nacionales correspondientes a los sectores respectivos;
- la contribución a la aplicación de la normativa y las políticas comunitarias sobre medio ambiente y redes transeuropeas de transporte y las políticas comunes sobre transporte;
- la consecución de un equilibrio adecuado entre medio ambiente y transporte;
- las ventajas económicas y sociales, habida cuenta del efecto potenciador, incluidas posibles formas alternativas de financiación, y
- la necesidad de prever un mantenimiento adecuado tras la ejecución del proyecto y de garantizar la eficacia de su gestión.

Los países beneficiarios presentaron a la Comisión un total de más de 140 proyectos en el 2000, de los cuales menos de 20 no se aceptaron por no cumplir los criterios de financiación y otros 40 que requieren alguna mejora cualitativa se volverán a presentar a partir del 2001. El Comité de gestión del ISPA emitió en el 2000 un dictamen positivo acerca de 85 proyectos. Ese mismo año, la Comisión adoptó una decisión acerca de 77 de esos 85 proyectos y comprometió los fondos correspondientes del presupuesto del 2000 en el caso de 75 proyectos (dos de ellos fueron transferidos al presupuesto del 2001).

2.4.2. *Ejecución y evaluación ex post de proyectos*

Las primeras tareas de aplicación de los proyectos no empezaron hasta el segundo semestre del 2000 y alcanzarán su pleno desarrollo en el 2001, por lo que no es necesaria aún la evaluación *ex post*. Sin embargo, en la primavera del 2001 se inició la primera serie de reuniones bianuales de los Comités de seguimiento en los países beneficiarios. Tanto los documentos elaborados para esas reuniones periódicas como la información facilitada con vistas a la elaboración de indicadores de control de los avances materiales y financieros servirán de material estadístico útil para evaluar la eficacia de la aplicación y, en términos más generales, la incidencia económica y social de las medidas del ISPA. En caso necesario, se recurrirá a la asistencia técnica para ayudar a la Comisión a llevar a cabo la evaluación *ex post* a su debido tiempo.

2.5. Contratos públicos

Las medidas financiadas por la Comisión a través del ISPA deben ser compatibles con las políticas comunitarias y la normativa relativa a la competencia y a los contratos públicos, y, especialmente, con los principios relativos a las ayudas estatales y las normas sobre licitaciones. En este contexto, deben aplicarse los principios establecidos en el Título IX del Reglamento Financiero, de 21 de diciembre de 1977, aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas. Además, cada protocolo de financiación celebrado con el país beneficiario en relación con un proyecto específico incluye en sus anexos una serie de disposiciones sobre los procedimientos de licitación y adjudicación de contratos.

Las normas sobre adjudicación de contratos que los países beneficiarios se vieron obligados a aplicar en el 2000 a los contratos de servicios, obras y suministros son las que figuran en el manual SED (edición de 1997, con las modificaciones notificadas). Dicho manual fue sustituido en enero de 2001 por la guía práctica de los procedimientos aplicables a los contratos de los programas Phare, ISPA y Sapard, la cual autoriza, no obstante, la utilización de contratos FIDIC en el caso de los proyectos relativos a la ejecución de obras.

Actualmente, los procedimientos de gestión de las medidas financiadas a través del ISPA requieren un control *ex ante*, es decir que las decisiones en materia de licitación y adjudicación de contratos son adoptadas por la Autoridad Contratante y sometidas a la aprobación de la Comisión (es decir, las Delegaciones de la Comisión en los países beneficiarios). Dado que la aplicación acaba de iniciarse, no se firmó ningún contrato en el 2000, si bien el procedimiento de licitación relativo a algunos contratos empezó en el segundo semestre de ese año, especialmente contratos de servicios de apoyo a la ejecución y supervisión de proyectos.

Todas las medidas de asistencia técnica adoptadas a iniciativa de la Comisión deben ajustarse a los procedimientos de adjudicación de contratos de la Comisión, y, concretamente, los límites aplicables a la contratación directa, los procedimientos restringidos y los procedimientos abiertos, así como las normas aplicables a las tareas de consulta e información.

2.6. Ejecución del presupuesto: créditos, compromisos y pagos

Gracias a los tres instrumentos de preadhesión Phare, Sapard e ISPA, el total de la ayuda de preadhesión a los diez países candidatos de Europa Central y Oriental ha supuesto en el año 2000 más del doble de la de 1999. En el caso del ISPA, se prevé una dotación de € 1.058 millones para el 2000 y, por otro lado, los créditos presupuestarios de dicho año se cifran en € 1.039 millones con cargo a la línea B7-020 y € 19 millones con cargo a la línea B7-020A (asistencia técnica prestada a iniciativa de la Comisión o en su nombre, que no puede superar el 2% de la asignación total del ISPA). Las disposiciones presupuestarias anuales deben adaptarse con el fin de tener en cuenta el aumento anual de precios.

A la hora de distribuir la asignación del ISPA entre los distintos países beneficiarios, la Comisión aplica, con cierto margen, una serie de criterios relativos a la población, la superficie y el PIB per cápita de cada país.

Cuadro 3: Margen de asignación de cada uno de los países beneficiarios aplicable en el 2000

Países	Margen (%)	Inferior €	Superior €	Media €
Bulgaria	8,0% - 12,0%	83 108 600	124 662 900	103 885 800
República Checa	5,5% - 8,0%	57 137 200	83 108 600	70 122 900
Estonia	2,0% - 3,5%	20 777 200	36 360 000	28 568 600
Hungría	7,0% - 10,0%	72 720 000	103 885 800	88 302 900
Letonia	3,5% - 5,5%	36 360 000	57 137 200	46 748 600
Lituania	4,0% - 6,0%	41 554 300	62 331 500	51 942 900
Polonia	30,0% - 37,0%	331 657 300	384 377 300	348 017 300
Rumania	20,0% - 26,0%	207 771 500	270 103 000	238 937 200
Eslovaquia	3,5% - 5,5%	36 360 000	57 137 200	46 748 600
Eslovenia	1,0% - 2,0%	10 388 600	20 777 200	15 582 900

(Los porcentajes son los que figuran en la Decisión de la Comisión de 7 de marzo de 2000, publicada en el Diario Oficial L72 de 21 de marzo de 2000, p. 21.)

Los créditos presupuestarios del ISPA correspondientes a la línea presupuestaria B-7020 se dedicaron principalmente a 75 medidas de dicho instrumento (997 516 506 €), de las cuales trece corresponden a programas de asistencia técnica, incluida la preparación y la ayuda a la ejecución de proyectos. La diferencia entre los créditos de compromiso y los créditos ejecutados (41 243 301 €) ha sido prorrogada al ejercicio 2001 y comprometida con cargo a dicho ejercicio (véase el punto 3 – Polonia).

Línea presupuestaria	Créditos de compromiso	Créditos de compromiso ejecutados	Pagos efectuados
B-7020A	19 044 000	11 270 941	42 026
B-7020	1 038 956 000	1 005 016 506	2 500 000
Total	1 058 000 000	1 016 287 447	2 542 026

La Comisión comprometió € 11 270 941 de la línea presupuestaria B-7020A para proyectos de asistencia técnica (véase el punto 5) y, por otro lado, se transfirió a la línea presupuestaria B-7020 un importe de € 7,4 millones destinados a programas de inversión en los países beneficiarios, y € 7,5 millones de créditos de compromiso se dedicaron a la contribución de la Comunidad al Fondo Internacional para el “despeje del paso del Danubio” (Decisión del Consejo de 17 de julio de 2000, DO L 187 de 26.7.2000).

El ISPA financia proyectos de infraestructura a gran escala cuya ejecución se extiende a lo largo de varios años y requiere un dilatado período de preparación que permite garantizar una aplicación eficiente y adecuada del proyecto. La fase de ejecución de los proyectos cuya financiación se aprobó en el 2000 se inició en el 2001 y, por otro lado, la firma de los primeros contratos importantes (de obras) está prevista para el 2001, por lo que no se registró ningún pago en relación con las 75 medidas del ISPA aprobadas en el 2000.

Durante ese mismo año se dedicaron créditos de pago a medidas de asistencia técnica prestada a iniciativa de la Comisión o en su nombre (véase la descripción en el punto 5) y, por otro lado, se abonaron € 2,5 millones al Fondo Internacional para el “despeje del paso del Danubio”.

2.7. Cofinanciación

El Reglamento de coordinación establece que los países beneficiarios deben contribuir a la financiación de inversiones. Esta contribución nacional puede financiarse por distintos cauces, a saber fondos públicos, préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) o de instituciones financieras internacionales (IFI), o fuentes comerciales de crédito.

El Reglamento del ISPA establece un límite máximo aplicable a la contribución a las medidas financiadas a través del mismo. La ayuda comunitaria puede alcanzar el 75% de los gastos públicos y, en casos excepcionales, hasta el 85%. Dicho porcentaje puede reducirse en función de las posibilidades de cofinanciación, la capacidad de la medida para generar ingresos y la adecuada aplicación del principio según el cual el que contamina paga.

El Reglamento del ISPA prevé dos supuestos en los que se puede conceder una subvención más elevada (que, no obstante, no se aplican a proyectos de inversión):

- Los estudios preliminares y medidas de asistencia técnica pueden financiarse al 100% en casos excepcionales, siempre que se demuestre claramente la vinculación entre estas medidas y las inversiones financiadas por el ISPA. La asistencia técnica reviste una gran importancia a la hora de garantizar la elevada calidad del proyecto en términos de preparación, gestión e incidencia del mismo.
- Las medidas de asistencia técnica prestada a iniciativa de la Comisión o en su nombre se financian en todos los casos al 100%, con cargo a la línea presupuestaria B7-020A a efectos de gestión administrativa (véase el punto 5). Según el Reglamento del ISPA, el total de los gastos efectuados a iniciativa de la Comisión o en su nombre no puede exceder del 2 % de la asignación total del ISPA.

En las fases de programación y evaluación de proyectos, los servicios de la Comisión animan a los países beneficiarios a que reduzcan el porcentaje de subvención, potenciando de este modo la ayuda del ISPA. El porcentaje de subvención medio se cifró en el 2000 en aproximadamente un 64% para el conjunto de los proyectos, consiguiéndose un importante efecto multiplicador durante el primer año de aplicación del ISPA. Por lo que se refiere a los proyectos relativos al transporte, los porcentajes de cofinanciación efectivos varían entre menos del 40% en el caso de un determinado proyecto de infraestructuras aeroportuarias en Bulgaria (37%) o un proyecto ferroviario en la República Checa (39%) hasta un 75%. Por lo que se refiere a los proyectos medioambientales, los porcentajes de subvención varían entre un 44% en el caso de un determinado proyecto de depuración de aguas residuales en Eslovenia y un 75%. Dicho porcentaje no ha llegado nunca a alcanzar el 85%.

De acuerdo con los principios aplicables a la evaluación del porcentaje de cofinanciación adecuado, en términos generales se registran porcentajes más bajos en el caso de los países más ricos y en el de los proyectos que cuentan con ingresos que

permiten reducir el porcentaje de subvención. Concretamente en el caso de los proyectos medioambientales, a la hora de fijar dicho porcentaje es preciso tener en cuenta que las tarifas de los servicios relativos al agua y a la depuración de las aguas residuales deben ser asequibles para los consumidores, ya que estos suelen disponer de medios económicos más reducidos en países de renta baja como Rumania y Bulgaria.

Los recursos dedicados a los sectores que se benefician de la ayuda de preadhesión pueden ampliarse a través de una mayor colaboración con otras fuentes de financiación. La contribución de las IFI ha resultado ser un factor importante a la hora de potenciar la ayuda del ISPA y garantizar la contribución de los beneficiarios (véanse los puntos 4.2, 4.3 y 4.4). La cofinanciación de las IFI constituye en algunos casos un elemento fundamental que permite a los países beneficiarios cubrir la diferencia existente entre la subvención del ISPA y el total de los gastos subvencionables, especialmente en el caso de los países beneficiarios que experimentan dificultades a la hora de cofinanciar las medidas del ISPA con fondos públicos.

En el caso de un determinado proyecto de gestión de residuos, primero de este tipo ejecutado en Rumania, el Ministerio danés de medio ambiente y energía ha ofrecido cofinanciación a través de su programa DANCEE (Danish Co-operation for Environment in Eastern Europe – cooperación danesa con Europa del Este en materia de medio ambiente).

3. RESUMEN DE LA AYUDA FINANCIERA

El presente capítulo recoge la distribución de los fondos del ISPA desglosados por sectores y subsectores en cada país beneficiario. Cada proyecto corresponde bien al subsector de programas medioambientales, bien al de programas de transporte. Dichos subsectores incluyen los siguientes ámbitos:

- medio ambiente: agua potable, agua potable y aguas residuales, depuración de aguas residuales y gestión de residuos sólidos (vertederos, incineradores, etc.);
- transporte: proyectos relativos a carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y carreteras/ferrocarriles; se asigna a menudo a los proyectos de transporte un corredor TINA y una clasificación por subsectores.

Bulgaria

En el 2000 Bulgaria recibió € 104 982 901 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 52 045 600 a proyectos medioambientales y € 52 000 000 a proyectos de transporte, lo que representa el 10,4% del presupuesto del ISPA para el año 2000.

Bulgaria			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	15 699 092	15,09	1	
Gestión de residuos sólidos	36 346 508	34,93	1	
Total	52 045 600	50,02	2	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	24 000 000	23,07	1	Corredores IV, VIII y IX
Aeropuerto	28 000 000	26,91	1	No asignado
Total	52 000 000	49,98	2	
ASISTENCIA TÉCNICA				
Total AT	0	0	0	
Total de la ayuda	104 045 600		4	

República Checa

En el 2000 la República Checa recibió € 69 988 708 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 27 588 844 a proyectos medioambientales, € 41 671 864 a proyectos de transporte y € 728 000 a proyectos de asistencia técnica en ambos sectores, lo que representa el 7 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

República Checa			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	27 588 844	39,42	2	
Total	27 588 844	39,42	2	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	10 051 734	14,36	1	Corredor VI
Ferrocarril	31 620 130	45,18	2	Corredor IV
Total	41 635 864	59,54	3	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT agua potable	228 000	0,33	1	
AT carreteras	500 000	0,71	1	
Total AT	728 000	1,04	2	
Total de la ayuda	69 988 708		7	

Estonia

En el 2000, Estonia recibió € 28 219 407 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 15 808 281 a proyectos medioambientales, € 11 331 126 a proyectos de transporte y € 1 080 000 a proyectos de asistencia técnica en el sector del transporte, lo que representa el 2,8 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Estonia			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	12 142 281	43,03	3	
Gestión de residuos sólidos	3 666 000	12,99	1	
Total	15 808 281	56,02	4	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	11 331 126	40,15	1	Corredor I
Total	11 331 126	40,15	1	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT ferrocarril	1 080 000	3,83	1	Corredor IV
Total AT	1 080 000	3,83	1	
Total de la ayuda	28 219 407		6	

Hungría

En el 2000, Hungría recibió € 87 990 703 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 42 573 123 a proyectos medioambientales, € 43 825 000 a proyectos de transporte y € 1 592 580 a proyectos de asistencia técnica en ambos sectores, lo que representa el 8,8 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Hungría	Fondos del ISPA €	% del total	Nº de proyectos	
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	18 918 600	21,50	2	
Gestión de residuos sólidos	23 654 523	26,88	3	
Total	42 573 123	48,38	5	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Ferrocarril	43 825 000	49.81	3	Corredores IV, V
Total	43 825 000	49.81	3	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT depuración de aguas residuales	1 257 720	1.43	1	
AT carreteras	120 000	0.14	1	Sin asignar
AT ferrocarril	214 860	0.24	2	Corredores VI, IV-V
Total AT	1 592 580	1.81	4	
Total de la ayuda	87 990 703		12	

Letonia

En el 2000, Letonia recibió € 46 748 588 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 26 568 260 a proyectos medioambientales, € 19 925 328 a proyectos de transporte y € 255 000 a proyectos de asistencia técnica en el sector del transporte, lo que representa el 4,7 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Letonia			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Agua potable y aguas residuales	26 568 260	56,83	3	
Total	26 568 260	56,83	3	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	7 225 000	15,46	2	Corredor I
Ferrocarril	12 700 328	27,17	2	Corredor E-W
Total	19 925 328	42,62	4	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT ferrocarril	255 000	0,55	1	Corredor E-W
Total AT	255 000	0,55	1	
Total de la ayuda	46 748 588		8	

Lituania

En el 2000, Lituania recibió € 52 242 528 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 18 200 000 a proyectos medioambientales y € 34 042 528 a proyectos de transporte, lo que representa el 5,2 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Lituania			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Agua potable y aguas residuales	16 000 000	30,63	1	
Depuración de aguas residuales	2 200 000	4,21	1	
Total	18 200 000	34,84	2	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	24 912 640	47,69	2	Corredor I, IXB
Ferrocarril	9 129 888	17,69	1	Corredor IXB
Total	34 042 528	65,16	3	
ASISTENCIA TÉCNICA				
Total AT	0	0	0	
Total de la ayuda	52 242 528		5	

Polonia

En el 2000, Polonia recibió € 306 957 655 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 130 258 589 a proyectos medioambientales, € 173 085 066 a proyectos de transporte y € 3 614 000 a proyectos de asistencia técnica en ambos sectores, lo que representa el 30,8 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Polonia	Fondos del ISPA €	% del total	Nº de proyectos	
MEDIO AMBIENTE				
Agua potable	3 468 677	1,13	1	
Depuración de aguas residuales	104 743 576	34,12	4	
Gestión de residuos sólidos	22 046 336	7,18	2	
Total	130 258 589	42,44	7	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	100 802 601	23,55	4	Corredor III, NA
Ferrocarril	72 282 465	32,84	2	Corredor II
Total	173 085 066	56,39	6	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT depuración de aguas residuales	2 730 000	0,89	1	
AT ferrocarril	564 000	0,18	1	Sin asignar
AT carreteras/ferrocarril	320 000	0,10	1	Sin asignar
Total AT	3 614 000	1,18	3	
Total de la ayuda	306 957 655		16	

Aunque los fondos dedicados a proyectos medioambientales no alcanzaron el 50% del total, es preciso tener en cuenta la transferencia al presupuesto del 2001 de dos proyectos aprobados en el 2000. De haberse incluido esos dos proyectos en el presupuesto del 2000, el volumen de los gastos dedicados a proyectos medioambientales hubiese alcanzado el 50% del total de la financiación correspondiente a Polonia.

Rumania

En el 2000, Rumania recibió € 239 228 470 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 120 601 333 a proyectos medioambientales y € 118 627 137 a proyectos de transporte, lo que representa el 24 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Rumania			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Agua potable	23 839 250	9,97	1	
Depuración de aguas residuales	88 454 483	36,97	3	
Gestión de residuos sólidos	8 307 600	3,47	1	
Total	120 601 333	50,41	5	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Carreteras	45 847 696	19,16	2	Corredor IV, IX
Ferrocarril	72 779 441	30,42	1	Corredor IV
Total	118 627 137	49,59	3	
ASISTENCIA TÉCNICA				
Total AT	0	0	0	
Total de la ayuda	239 228 470		8	

Eslovaquia

En el 2000, Eslovaquia recibió € 42 459 572 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 11 606 372 a proyectos medioambientales y € 30 853 200 a proyectos de transporte, lo que representa el 4,3 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Eslovaquia			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	11 606 372	27.34	3	
Total	11 606 372	27.34	3	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Ferrocarril	30 853 200	72.66	1	Corredor VA
Total	30 853 200	72.66	1	
ASISTENCIA TÉCNICA				
TA Total	0	0	0	
Total de la ayuda	42 459 572		4	

Eslovenia

En el 2000, Eslovenia recibió € 19 635 275 en concepto de ayuda del ISPA, correspondiendo € 11 175 275 a proyectos medioambientales, € 7 500 000 a proyectos de transporte y € 960 000 a proyectos de asistencia técnica en ambos sectores, lo que representa el 2 % del presupuesto del ISPA para el 2000.

Eslovenia			Nº de proyectos	
	Fondos del ISPA €	% del total		
MEDIO AMBIENTE				
Depuración de aguas residuales	11 175 275	56,91	2	
Total	11 175 275	56,91	2	
TRANSPORTE				Corredor TINA
Ferrocarril	7 500 000	38,20	1	Corredor V – X
Total	7 500 000	38,20	1	
ASISTENCIA TÉCNICA				
AT depuración de aguas residuales	180 000	0,92	1	Corredor V – X
AT ferrocarril	780 000	3,97	1	
Total AT	960 000	4,89	2	
Total de la ayuda	19 635 275		5	

4. COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

4.1. Los programas Phare y Sapard

La Comisión mantiene una estrecha coordinación entre los tres instrumentos de preadhesión, tal como establece el Reglamento nº 1266/1999 del Consejo, el cual define de forma precisa el ámbito de intervención de cada uno de los instrumentos:

- la financiación de las medidas de apoyo a la agricultura y al desarrollo rural corresponde al programa Sapard;
- la financiación de los proyectos de infraestructura de un importe superior a € cinco millones en los sectores del transporte y del medio ambiente corresponde al ISPA;

- las medidas prioritarias relacionadas con la adopción del acervo comunitario, relativas al refuerzo de la capacidad administrativa o a las inversiones correspondientes, se financian a través del programa Phare. Este instrumento puede prestar también ayuda a medidas en los sectores del transporte y del medio ambiente en caso de constituir dichas medidas una parte accesorio pero indispensable de los programas integrados de desarrollo regional o de reestructuración industrial.

El Comité de gestión del programa Phare desempeña un papel especial en materia de coordinación general.

Por lo que se refiere a la programación, las Asociaciones para la Adhesión de los diez países candidatos, revisadas por el Consejo de Ministros el 6 de diciembre de 1999, siguen siendo el marco general de intervención de los tres instrumentos de preadhesión. Dichas Asociaciones son completadas, en el caso del programa Phare, por los Planes Nacionales de Desarrollo, y, en el caso del ISPA, por las estrategias nacionales en los sectores de medio ambiente y transporte. En el caso del programa Sapard, los proyectos se seleccionarán a partir de los programas de desarrollo rural 2000-2006, elaborados sobre la base de los planes de los países candidatos y aprobados por la Comisión en el 2000 para cada uno de esos países.

La coordinación de la programación se realiza en la práctica a través de amplias consultas entre los distintos servicios. Por otro lado, se ha creado un Comité de coordinación de los instrumentos de preadhesión entre los distintos servicios de la Comisión interesados, el cual presta una especial atención a preparar la ampliación de la descentralización (EDIS) del programa Phare y del ISPA. Por último, la Comisión publicó a principios del 2001 un informe general sobre la aplicación de la ayuda de preadhesión (General Assistance document).

A efectos del seguimiento de los proyectos, la coordinación corresponde a los Comités mixtos de seguimiento, vinculándose, si es posible, los comités de seguimiento del ISPA con los subcomités de Phare pertinentes. Las primeras reuniones de Comités de seguimiento del ISPA se celebraron en la primavera de 2001.

Por último, por lo que se refiere a la preparación de los proyectos del ISPA en el 2000, primer año de aplicación del instrumento, cabe subrayar la importante contribución de los estudios de viabilidad y de los anteproyectos sobre la financiación del programa Phare iniciados a partir de 1998-1999.

4.2. Banco Europeo de Inversiones (BEI)

El 19 de enero de 2000, la Comisión Europea y el BEI firmaron un acuerdo de cooperación relativo a la ayuda estructural comunitaria (incluido el ISPA) en el período 2000-2006, que tiene por objeto asentar las bases de una cooperación satisfactoria entre la Comisión y el BEI con el fin de determinar los medios más adecuados de combinar las subvenciones del ISPA con los préstamos concedidos por el BEI, siendo el principal objetivo conseguir una incidencia máxima de las subvenciones comunitarias y reducir la ayuda presupuestaria comunitaria al mínimo estrictamente necesario.

El primer año de cooperación entre el ISPA y el BEI arroja resultados muy positivos. Dicha cooperación se materializó a dos niveles distintos. En primer lugar se celebraron varias reuniones de coordinación durante el primer año de aplicación del ISPA con el fin de establecer un marco de trabajo y convertir el acuerdo en un acuerdo operativo.

En segundo lugar, a nivel de proyecto, se procedió al intercambio de información en una fase muy temprana del procedimiento de identificación del proyecto con el fin de hallar posibles propuestas de cofinanciación. La colaboración con el BEI hizo posible la cofinanciación de varios proyectos en el 2000 (véase el cuadro 4).

En tal caso, ambas instituciones evalúan las propuestas presentadas por los países beneficiarios y examinan sus resultados respectivos durante el procedimiento de evaluación. En este contexto, es importante subrayar que la eficaz colaboración entre el ISPA y los servicios del BEI plantea algunas dificultades, debido a la complejidad de los procedimientos aplicados por ambas instituciones y a los problemas derivados de la falta de sincronización de los procedimientos de adopción de decisiones aplicados por dichas instituciones.

En el caso de los proyectos que no son cofinanciados por el BEI, según el acuerdo de cooperación, el BEI puede ser consultado por la Comisión o invitado por ésta a participar en la evaluación de los proyectos del ISPA, lo que redundaría en beneficio de ambas instituciones, ya que la Comisión sigue recurriendo a la experiencia técnica del BEI y éste recibe una remuneración por su evaluación. Con el fin de facilitar este proceso, ambas instituciones firmaron un contrato marco que establece las disposiciones de aplicación de este mecanismo. En el 2000, se solicitaron seis "primeras reacciones" del BEI, una para Bulgaria, tres para Rumania y dos para Eslovaquia.

Cuadro 4: Proyectos del ISPA cofinanciados por el BEI

Proyectos del ISPA cofinanciados por el BEI		
Países	Proyectos de transporte	Proyectos medioambientales
Bulgaria	Reconstrucción del aeropuerto de Sofía Tercer proyecto de renovación de vías de tránsito	Stara Zagora: planta depuradora de aguas residuales Dimitrovgrad: planta depuradora de aguas residuales
República Checa	Ninguno	Ninguno
Estonia	Segunda fase de la Vía Báltica	Ninguno
Hungría	Mejora de la línea ferroviaria Budapest-Szolnok-Rumania, renovación de la línea ferroviaria Hegyeshalom-Győr-Budapest y mejora de la línea ferroviaria Boba-Zalaegerszeg-Zalalövő	Szeged: planta depuradora de aguas residuales, Szeged: gestión de residuos a escala regional, Szolnok: gestión de residuos sólidos, Győr: depuración de aguas residuales, Hajdú-Bihar: gestión de residuos sólidos
Letonia	Ninguno	Riga: proyecto hídrico, Ventspils: mejora del suministro de agua, depuración, etc.
Lituania	Modernización de las telecomunicaciones, señalización y suministro eléctrico, etc.; se dedicarán préstamos globales a proyectos financiados por el ISPA relativos a la red de carreteras (mejora y finalización de los principales corredores TINA)	Vilnius: renovación y ampliación de la red de recogida y suministro de agua, Druskininkai: depuración de aguas residuales
Polonia	Kleszczow-Sosnica: construcción del tramo A4 de la autopista	Torun: Modernización del sistema de depuración de aguas residuales, Szczecin: depuración de aguas residuales
Rumania	Bucarest-Cernavoda: construcción y renovación de los tramos 4 y 5 (ISPA) y de los tramos 1-3 (BEI)	Craiova: renovación de la red de alcantarillado y de las instalaciones de depuración de aguas residuales a fin de proteger el Danubio
Eslovaquia	Ninguno	Ninguno
Eslovenia	Ninguno	Ninguno

4.3. Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD)

La Comisión viene colaborando de forma satisfactoria con el BERD. Desde la creación del ISPA se ha procedido a intercambios periódicos de información y celebrado reuniones de coordinación a fin de armonizar el enfoque aplicado en materia de evaluación y aprobación de proyectos por parte de ambas instituciones, y se han debatido a fondo cuestiones metodológicas. Como en el caso del BEI, la Comisión ha establecido los mecanismos necesarios para combinar de forma satisfactoria las subvenciones comunitarias y los préstamos del BERD, logrando de este modo el máximo efecto multiplicador de las subvenciones del ISPA y garantizando que la intervención de éste se limite al importe necesario para la viabilidad de los proyectos.

El BERD aporta las cualificaciones necesarias para estructurar la combinación entre subvenciones y préstamos, incluidos los acuerdos de cooperación entre el sector público y el privado. Puede conceder préstamos directamente a los municipios y empresas de servicios públicos sin garantía soberana, lo que otorga cierta flexibilidad a la cooperación con el ISPA. La Comisión ha celebrado nuevos tipos de acuerdos de financiación en los proyectos financiados conjuntamente con el ISPA, incluida, por primera vez, la financiación conjunta de contratos “llave en mano” para la ejecución de proyectos (como por ejemplo el del sistema de depuración de aguas residuales de Cracovia).

El número de proyectos que el ISPA y el BERD van a cofinanciar varía notablemente de un sector a otro y de un país a otro. Los proyectos cofinanciados en el 2000 siguen concentrados en el sector medioambiental. Los proyectos en los que ambas instituciones colaboraron en el 2000 son los que se indican a continuación:

Cuadro 5: Proyectos del ISPA cofinanciados por el BERD

Proyectos del ISPA cofinanciados por el BERD		
Países	Proyectos de transporte	Proyectos medioambientales
Bulgaria	Ninguno	Ninguno
República Checa	Ninguno	Ninguno
Estonia	Ninguno	Ninguno
Hungría	Ninguno	Ninguno
Letonia	Ninguno	Proyecto hídrico en Riga
Lituania	Ninguno	Ninguno
Polonia	Ninguno	Bydgoszcz: suministro de agua, Cracovia: depuración de aguas residuales, Wrocław: depuración de aguas residuales, Wrocław: residuos sólidos
Rumania	Ninguno	Iasi: mejora de la red de suministro de agua y depuración de aguas residuales Constanta: renovación de la red de alcantarillado y del sistema de depuración de aguas residuales
Eslovaquia	Ninguno	Ninguno
Eslovenia	Ninguno	Ninguno

4.4. Bancos e instituciones escandinavas

Durante el primer año de aplicación del ISPA se celebraron varias reuniones de coordinación e intercambio de información a nivel de proyecto. La colaboración con el “Nordic Investment Bank” (NIB) (Banco Nórdico de Inversiones) y la “Nordic Environment Finance Corporation” (NEFCO) (Corporación Escandinava de Financiación Ambiental) ha permitido cofinanciar dos proyectos en Letonia, cuyos gastos ascienden en total a € 36,07 millones, elevándose a € 1,818 millones la contribución del NIB y a € 2,294 millones la de la NEFCO. La “Swedish International Development Corporation Agency” (SIDA) (Agencia de Cooperación Internacional al Desarrollo de Suecia) también ha cofinanciado un proyecto medioambiental en Estonia.

Cuadro 6: Proyectos del ISPA cofinanciados por el NIB y la NEFCO

Proyectos del ISPA cofinanciados por el NIB y la NEFCO o la SIDA		
Países	Proyectos de transporte	Proyectos medioambientales
Estonia	Ninguno	Primera fase del vertedero de Vallin (SIDA)
Letonia	Ninguno	Proyecto hídrico en Jelgava (NIB y NEFCO) Proyecto hídrico en Ventspils (NEFCO)

5. ASISTENCIA TÉCNICA

5.1. Utilización de la asignación en el 2000

La asignación prevista en la línea presupuestaria B7 - 020A para el 2000 asciende a € 19 044 000, de los cuales la Comisión comprometió una cantidad de € 11 270 941 para proyectos de asistencia técnica durante el citado año. Un importe de € 7.400.000 se transfirió a la línea presupuestaria B7-020 para medidas de inversión en los países beneficiarios. Los importes dedicados a medidas previamente seleccionadas son los que se indican a continuación:

A. Asistencia técnica local

Se dedicaron € siete millones al refuerzo de las delegaciones de la Comisión con personal técnico cualificado. Los fondos comprometidos se dedican a la remuneración del personal local suplementario durante un período de hasta tres años. La gestión de los fondos corresponde a la Dirección General de Política Exterior. El Director General de Política Regional ha expedido el documento necesario para la delegación de poderes y las directrices correspondientes y, por otro lado, se han celebrado los primeros contratos a escala local.

B. Contratos marco relativos a tareas técnicas específicas

Se firmaron dos contratos marco, uno correspondiente al sector del transporte y otro al del medio ambiente. Este compromiso asciende a € cuatro millones que se reparten a partes iguales entre transporte (€ dos millones) y medio ambiente (€ dos millones). Se recibieron propuestas de seis empresas para cada uno de estos sectores, con un total de 26 tareas en el 2000, de las cuales ocho corresponden al sector medioambiental y 18 al de transporte.

Además, la Comisión encomendó una tarea a corto plazo de evaluación financiera de un proyecto hídrico en uno de los países beneficiarios. Se trata de ayudar a la Comisión a determinar el nivel de la ayuda del ISPA, ya que los contratos marco antes citados no cubren la evaluación financiera. El compromiso presupuestario correspondiente a esta tarea asciende a € 13.050.

C. Contrato marco con el BEI

En el 2000 se suscribió un contrato con el BEI que permite hacer uso de los conocimientos técnicos del personal de esta institución durante un período de seis años. Tanto el FEDER como el Fondo de Cohesión han suscrito sendos acuerdos similares con el Banco. Sólo se va a presentar al BEI un limitado número de proyectos al año. El compromiso presupuestario correspondiente asciende a € 210 000.

Sin embargo, la experiencia en materia de tramitación de solicitudes demuestra que los países beneficiarios experimentan dificultades a la hora de aplicar la Directiva comunitaria relativa al análisis del impacto ambiental (EIA) y las instrucciones y garantías exigidas. Deben aplicarse métodos de análisis del impacto ambiental similares a los requisitos comunitarios en el caso de todas las medidas que se benefician de la ayuda del ISPA. En vista de las deficiencias y errores detectados

repetidamente en las solicitudes de ayuda, los servicios de la Comisión (Direcciones Generales de Política Regional y de Medio Ambiente) decidieron organizar seminarios específicos de dos días sobre el análisis del impacto ambiental en todos los países.

La dotación para cuestiones de medio ambiente del contrato marco mencionado anteriormente en la letra B cubre la preparación y animación de los seminarios y la elaboración de los documentos de apoyo correspondientes. Los seminarios se celebraron durante el primer semestre del 2001.

5.2. Asignación presupuestaria para contratos de asistencia técnica

Cuadro 7: Asignación presupuestaria para contratos de asistencia técnica				
Contratos correspondientes al ejercicio presupuestario del 2000 con arreglo a la línea presupuestaria B7 – 020A				
Nombre de la empresa	Tipo de contrato	Ámbito de especialización	Importe del contrato €	Gastos autorizados en el 2000 €
Kampsax	Marco	AT Transporte	2 000 000	223 769
Brown & Root	Marco	AT Transporte		
Tractebel	Marco	AT Medio ambiente	2 000 000	226 880
Halcrow	Marco	AT Medio ambiente		
EIB	Marco	Evaluación de proyecto	210 000	27 000
BCT	Contrato de AT	Solicitud ISPA para proyecto de alcantarillado en Ostrava	13 050	13 050
AT para seminarios de EIA	Subvención	Seminarios en los 10 países beneficiarios	47 891	0
10 delegaciones	Transferencia de fondos	Formación de personal	7 000 000	0
		TOTAL	11 270 941	490 699

6. DIÁLOGO INTERINSTITUCIONAL, INFORMACIÓN Y PUBLICIDAD

6.1. Información a los Estados miembros y países beneficiarios

La información a los Estados miembros se canaliza básicamente a través del Comité de gestión del ISPA, que celebró cinco reuniones en el 2000. El Comité emitió un dictamen favorable a 85 proyectos (de los cuales 10 corresponden a compromisos presupuestarios del 2001). La información cubre además las estrategias nacionales en materia de transporte y medio ambiente, así como una serie de cuestiones horizontales tales como:

- los documentos más importantes relativos a la ayuda del ISPA a proyectos medioambientales y de transporte,
- la presentación de las solicitudes relativas a los proyectos,
- la aplicación del principio según el cual el que contamina paga,
- la coordinación de los tres instrumentos de preadhesión,
- las directrices de utilización de la asistencia técnica prestada por la Comisión Europea,
- la utilización de los intereses devengados por los pagos del ISPA al Fondo Nacional y
- el informe sobre el seminario celebrado con los países beneficiarios (véase a continuación).

La Comisión ha elaborado una serie de normas de publicidad aplicables a los proyectos tal como exige el artículo 13 del Reglamento del ISPA, respecto de las cuales el Comité de gestión del ISPA emitió un dictamen positivo en junio de 2000.

Se informó a los países beneficiarios acerca de la puesta en marcha del ISPA en un seminario inicial celebrado los días 4 y 5 de mayo de 2000. Asistieron a la reunión los coordinadores nacionales del ISPA (organismo central nacional de cooperación con la Comisión para el ISPA), representantes del Fondo Nacional (entidad nacional a través de la cual se canaliza la ayuda comunitaria) y representantes de los Ministerios interesados y de las Delegaciones de la Comisión en los países beneficiarios.

En el seminario se hizo la presentación del manual del ISPA elaborado por la Comisión, con un especial énfasis en la programación y evaluación, la aplicación y el seguimiento de los proyectos. El seminario ofreció también la oportunidad de debatir algunos temas relacionados con el desarrollo de las estrategias necesarias para analizar los proyectos de transporte y medio ambiente, las normas relativas a la adjudicación de contratos, el análisis del impacto ambiental, la cofinanciación con las IFI y la cooperación entre los sectores público y privado.

Durante el seminario se celebraron reuniones bilaterales con cada país sobre la reserva de proyectos y las disposiciones de aplicación. Cabe señalar también que el ISPA fue uno de los temas más importantes tratados en la reunión de los presidentes de los diez corredores paneuropeos de transporte, organizada por la Comisión el 7 de diciembre de 2000, en la que se ha ofrecido a los representantes de los Ministerios de transporte de los Estados miembros y los países beneficiarios una visión global de la intervención del ISPA. La Comisión también ha preparado una serie de seminarios sobre los procedimientos relativos a la evaluación del impacto ambiental y las solicitudes de ayuda del ISPA. Estos seminarios se desarrollaron en los países beneficiarios en la primavera del 2001.

6.2. Diálogo con las organizaciones no gubernamentales (ONG)

La Dirección General de Política Regional participó en el proyecto de diálogo con las ONG de la Dirección General de Medio Ambiente que se inició a mediados de 1999. Se trata de una serie de reuniones entre funcionarios de la Comisión de distintas direcciones generales (aunque pertenecientes principalmente a la Dirección General de Medio Ambiente) – y representantes de ONG medioambientales de los Estados miembros y los países beneficiarios, destinadas a informar a las ONG sobre el proceso de ampliación y a darles la oportunidad de presentar a la Comisión su opinión sobre dicho proceso. Estas reuniones son organizadas y propiciadas por el Centro Regional de Medio Ambiente para Europa Central y Oriental, financiado en parte por la Comunidad Europea.

El grupo de diálogo ha celebrado tres reuniones hasta la fecha: una en Bruselas en octubre de 1999, la segunda en Szentendre, Hungría, en junio de 2000, y la tercera en Bruselas en noviembre de 2000. Está prevista otra reunión en el 2001.

En la tercera reunión, La Dirección General de Política Regional organizó una sesión con las ONG para examinar los progresos registrados en la programación del ISPA y algunas cuestiones clave relacionadas con los sectores de medio ambiente y transporte. La Dirección General de Política Regional explicó el planteamiento aplicado en materia de selección de proyectos y procedimientos de autorización. Los representantes de las ONG agradecieron la oportunidad de celebrar este amplio debate y de recibir información de primera mano sobre la programación y los procedimientos del ISPA.

6.3. Información y publicidad

La Dirección General de Política Regional organizó varios seminarios y cursillos de formación dirigidos tanto al personal de las distintas sedes como al de las delegaciones de la Comisión en los países beneficiarios de la financiación del ISPA. Concretamente, se organizó, en mayo de 2000, un seminario de presentación del manual de procedimientos del ISPA y, en abril de ese mismo año, una serie de cursillos de formación especialmente dirigidos al personal del ISPA. El personal completó su formación *in situ* tanto en Bélgica como en los países con los que colabora directamente.

Por otro lado, el personal del ISPA organizó una serie de sesiones de información en respuesta a varias organizaciones públicas y privadas pertenecientes tanto a los países beneficiarios como a los Estados miembros que solicitaron a los representantes del ISPA que explicaran el funcionamiento de éste.

La página de Inforegio de la Dirección General de Política Regional en Internet contiene información sobre el ISPA, concretamente los textos de los Reglamentos, manuales, formularios de solicitud, procedimientos, folletos sobre el ISPA y contactos con la Dirección General de Política Regional, así como información sobre los proyectos que han recibido el dictamen positivo del Comité de gestión. También cuenta con una serie de enlaces con otros sitios que tratan de la ampliación y de las licitaciones relativas a contratos que se financiarán a través del ISPA: http://www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/ispa/ispa_en.htm
<http://www.europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>.

Toda la información que figura en dicha página está disponible en versión impresa, incluidos los folletos titulados “El ISPA en cuatro palabras” y “¿Cómo pueden participar las empresas en los proyectos del ISPA?”