



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.01.2001
COM(2000) 822 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

RELAZIONE ANNUALE DEL FONDO DI COESIONE 1999

PREMESSA

La presente relazione annuale ha per oggetto le attività del Fondo di coesione nel 1999.

Come quella precedente, anche la relazione di quest'anno presenta una panoramica delle iniziative promosse a partire dal 1993, allo scopo di offrire al lettore un quadro completo dell'azione del Fondo.

La relazione è stata redatta in conformità alle disposizioni del regolamento che istituisce il Fondo di coesione, pur essendo stata riveduta, per tener conto delle osservazioni del Parlamento europeo, del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

Si spera che questo documento possa costituire un riferimento utile per tutti coloro che sono interessati alla promozione e al progresso della coesione economica e sociale dell'Unione.

INDICE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

RELAZIONE ANNUALE DEL FONDO DI COESIONE 1999.....	1
1. CONTESTO GENERALE	12
1.1. Convergenza e sviluppo economico nei paesi beneficiari del Fondo di coesione	12
1.1.1. Grecia.....	12
1.1.2. Spagna.....	12
1.1.3. Irlanda	13
1.1.4. Portogallo	13
1.2. Condizionalità	14
1.2.1. Introduzione	14
1.2.2. Decisione del Consiglio concernente la Grecia	14
2. PRINCIPI DI ATTUAZIONE E CONTRIBUTI CONCESSI	14
2.1. Coordinamento con le altre politiche comunitarie	14
2.1.1. Appalti pubblici.....	14
2.1.2. Legislazione in materia ambientale	15
2.1.3. Fondi strutturali	16
2.2. Equilibrio tra il settore ambientale e il settore dei trasporti.....	16
2.2.1. Fondo di coesione e tutela dell'ambiente	17
2.2.2. Potenziamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN) nel 1999	18
2.3. Bilancio e sua utilizzazione, stanziamenti di impegno e di pagamento	19
2.3.1. Risorse finanziarie disponibili.....	19
2.3.2. Esecuzione del bilancio	21
3. PROGETTI ED INTERVENTI ADOTTATI.....	25
3.1. Contributi del Fondo di coesione per Stato membro beneficiario	25
3.1.1. Grecia.....	25
3.1.1.1. Ambiente.....	25
3.1.1.2. Trasporti.....	28
3.1.2. Spagna (comprese le regioni ultraperiferiche).....	30
3.1.2.1. Ambiente.....	30
3.1.2.2. Trasporti.....	33

3.1.3.	Irlanda.....	34
3.1.3.1.	Ambiente.....	35
3.1.3.2.	Trasporti.....	35
3.1.4.	Portogallo.....	36
3.1.4.1.	Ambiente.....	36
3.1.4.2.	Trasporti.....	39
3.2.	Assistenza tecnica e studi	41
3.2.1.	Politica generale del Fondo.....	41
3.2.2.	Assistenza tecnica su iniziativa della Commissione	41
4.	SORVEGLIANZA, CONTROLLO E IRREGOLARITÀ	42
4.1.	Sorveglianza: comitati e missioni.....	42
4.1.1.	Grecia.....	42
4.1.2.	Spagna.....	44
4.1.3.	Irlanda.....	45
4.1.4.	Portogallo.....	46
4.2.	Missioni di controllo.....	47
4.2.1.	Grecia.....	47
4.2.2.	Spagna.....	48
4.2.3.	Irlanda.....	49
4.2.4.	Portogallo.....	50
4.3.	Irregolarità e sospensione dell'aiuto	50
5.	VALUTAZIONE	51
5.1.	Aspetti generali	51
5.2.	Esame e valutazione ex-ante dei progetti	51
5.3.	Cooperazione con la BEI nell'ambito della valutazione dei progetti.....	51
5.4.	Programma di valutazione ex-post.....	52
5.4.1.	Ambiente.....	52
5.4.2.	Trasporti.....	52
6.	DIALOGO INTERISTITUZIONALE, INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ.....	53
6.1.	Presentazione della relazione annuale	53
6.1.1.	Parlamento europeo.....	53

6.1.2.	Comitato economico e sociale (CES).....	54
6.2.	Informazione degli Stati membri.....	55
6.3.	Attività di informazione varie	56
6.3.1.	Informazione delle parti sociali.....	56
6.3.2.	Altro.....	56
6.4.	Misure di informazione e di pubblicità adottate dalla Commissione.....	56
	ALLEGATI.....	57

INTRODUZIONE

Contesto economico e condizionalità

Nel periodo 1993-1999, il Fondo di coesione ha consentito ai quattro paesi beneficiari (Spagna, Grecia, Irlanda e Portogallo) di mantenere alto il livello degli investimenti pubblici nei settori dell'ambiente e dei trasporti, rispettando gli obiettivi di riduzione del disavanzo di bilancio previsti dai programmi di convergenza adottati in vista della realizzazione dell'Unione economica e monetaria.

Esecuzione del bilancio

La programmazione dell'esecuzione finanziaria realizzata in collaborazione con gli Stati membri ha permesso di conseguire, alla fine del periodo 1993-1999, i seguenti obiettivi:

- rispetto degli obiettivi di ripartizione delle risorse finanziarie tra paesi (secondo le forcelle stabilite dal regolamento),
- equilibrio tra i due settori di intervento (trasporti e ambiente).

Trasporti

Nel 1999, il Fondo di coesione ha impegnato, complessivamente, 1.523,5 milioni di euro per progetti in materia di infrastrutture di trasporto. Il contributo globale concesso dal Fondo (e dal suo predecessore, lo strumento finanziario) per progetti di tipo TEN a partire dal 1993 ammonta a 8.325,7 milioni di euro.

Venendo incontro all'auspicio del Parlamento europeo che si era pronunciato a favore di un rafforzamento dell'attività del Fondo coesione nel settore ferroviario, nel 1999 gli investimenti ferroviari sono stati incrementati in modo significativo in Grecia, in Spagna e, in misura minore, anche in Portogallo.

Ambiente

Nel 1999, la Commissione ha rafforzato i requisiti in materia di tutela ambientale nel quadro delle due direttive legate ai progetti del Fondo di coesione, vale a dire la direttiva 85/337 relativa alla valutazione dell'impatto ambientale di taluni progetti pubblici e privati (*direttiva VIA*) e la direttiva 92/43 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (*direttiva Habitat*).

In seguito alla richiesta espressa dal Parlamento europeo in occasione dell'esame della precedente relazione, nel 1999 sono stati rafforzati gli investimenti nel settore dei rifiuti solidi in Grecia e, soprattutto, in Portogallo.

Informazione e pubblicità

Nel 1999, il Fondo di coesione è stato oggetto di due riunioni tra la Commissione e gli Stati membri. La prima riunione si è tenuta a Bruxelles nel mese di gennaio, la seconda a Madrid nel mese di luglio.

Nel corso della prima riunione, sono state presentate agli Stati membri le attività del Fondo di coesione relative al 1998. La seconda riunione, invece, è stata l'occasione per intavolare un dibattito sul futuro del Fondo (nuovo regolamento).

Sono stati tenuti, inoltre, dei seminari (in particolare a Lisbona) e diverse altre riunioni.

Nell'ottobre del 1999, è stato elaborato un vademecum sommario volto ad orientare gli Stati membri sul nuovo regolamento relativo al Fondo di coesione 2000-2006. Il vademecum è stato presentato ai Stati membri il 30 novembre 1999.

Valutazione

Il programma triennale di valutazione ex post è stato avviato verso la metà del 1998. Nel corso dei tre anni, saranno valutati, complessivamente, 120 progetti, 60 in ciascuno dei due settori di intervento del Fondo di coesione. Finora sono stati valutati 71 progetti, di cui 40 nel settore dei trasporti e 31 in quello ambientale.

Sana gestione finanziaria

Nel 1999, come negli anni precedenti, nessun caso di frode è stato individuato o denunciato dagli Stati membri all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (ULAF).

Quadro riassuntivo degli interventi del Fondo nei singoli paesi

Gli interventi del Fondo di coesione in ciascuno dei quattro paesi beneficiari possono essere riassunti come segue:

Grecia

Nel 1999, la Grecia ha ottenuto dal Fondo di coesione un contributo finanziario di 550 milioni di euro, di cui 206 milioni (37,5%) sono stati destinati a progetti di tipo ambientale e 343,7 milioni (62,5%) a progetti in materia di infrastrutture di trasporto.

CONTRIBUTI DEL FONDO DI COESIONE PER SETTORE						
IMPEGNI						
Grecia	1993-98		1999		Totale 1993-99	
	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
Ambiente						
Acqua potabile	539,6	22,0	75,3	13,7	614,9	20,5
Acque reflue	598,3	24,4	111,3	20,2	709,6	23,7
Rifiuti solidi	6,3	0,3	14,8	2,7	21,1	0,7
Lotta all'erosione e rimboschimento	55,6	2,3	0	0,0	55,6	1,9
Altro	57,9	2,4	4,6	0,8	62,5	2,1

Totale	1.257,7	51,4	206	37,5	1.463,7	48,8
Trasporti						
Strade	587,8	24,0	92,5	16,8	680,3	27,8
Ferrovie	342,8	14,0	141,6	25,8	484,4	19,8
Aeroporti	159,9	6,5	99,9	18,2	259,8	10,6
Porti	67,9	2,8	9,7	1,8	77,6	3,2
Sistemi di gestione del traffico	32,4	1,3	0	0,0	32,4	1,3
Altro	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totale	1.190,8	48,6	343,7	62,5	1.534,5	51,2
Finanziamento totale	2.448,5	100	550	100	2998	100

Ambiente

Nel periodo 1993-99, i progetti in materia ambientale hanno assorbito il 48,8% degli stanziamenti.

Trasporti

Nel 1999, la Commissione ha destinato 343,7 milioni di euro al settore dei trasporti, di cui il 41% per infrastrutture ferroviarie, il 29% per infrastrutture aeroportuali e il 27% per infrastrutture stradali. Nel periodo 1993-1999, i progetti relativi al settore dei trasporti hanno assorbito il 51,2% degli stanziamenti.

Spagna

Nel 1999, la Spagna ha ottenuto dal Fondo di coesione un contributo finanziario di 1.757,6 milioni di euro, di cui 925,1 milioni (52,6%) sono stati destinati a progetti di tipo ambientale e 832,5 milioni (47,4%) a progetti in materia di infrastrutture di trasporto.

CONTRIBUTI DEL FONDO DI COESIONE PER SETTORE						
IMPEGNI						
Spagna	1993-98		1999		Totale 1993-99	
	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
Ambiente						
Acqua potabile	951,6	12,7	259,4	14,8	1.211	13,1
Acque reflue	1.500,1	20,0	567,9	32,2	2.068	22,4
Rifiuti solidi	419,7	5,6	61,3	3,5	481	5,2
Lotta all'erosione e rimboschimento	529,6	7,1	35,4	2,0	565	6,1
Altro	328,1	4,4	1,1	0,1	239,2	3,6
Totale	3.729,1	49,8	925,1	52,6	4.654,2	50,3
Trasporti						
Strade	2.531,8	33,8	79,2	4,5	2.609	28,2
Ferrovie	1.134,1	15,1	725,1	41,2	1.860,3	20,1
Aeroporti	73,2	1,0	0	0	73,2	0,8
Porti	25,3	0,3	28,2	1,6	25,3	0,3
Altro	29,1	0	0	0	29,1	0,3
Totale	3.764,4	50,2	832,5	47,4	4.596,9	49,7
Finanziamento totale	7.493,5	100	1.757,6	100	9.251,1	100

Ambiente

Nel 1999, la maggior parte dei contributi è stata utilizzata per proseguire l'attuazione dei progetti prioritari definiti negli anni precedenti. Nel periodo 1993-99, i progetti in materia ambientale hanno assorbito il 50,3% degli stanziamenti.

Trasporti

Nel 1999, la Commissione ha stanziato 832,5 milioni di euro per il settore dei trasporti, di cui l'87% è stato destinato alle infrastrutture ferroviarie e il 9% a quelle stradali. Nel periodo 1993-1999, i progetti relativi al settore dei trasporti hanno assorbito il 49,7% degli stanziamenti.

Irlanda

Nel 1999, l'Irlanda ha ottenuto dal Fondo di coesione un contributo finanziario di 269,6 milioni di euro, di cui 150,1 milioni (55,7%) sono stati destinati a progetti di tipo ambientale e 119,5 milioni (44,3%) a progetti in materia di infrastrutture di trasporto.

CONTRIBUTI DEL FONDO DI COESIONE PER SETTORE						
IMPEGNI						
Irlanda	1993-98		1999		Totale 1993-99	
	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
Ambiente						
Acqua potabile	222,4*	18,2	28,7	10,7	251,1	16,8
Acque reflue	358,3*	29,3	121,4	45,0	479,7	32,1
Rifiuti solidi	9,4	0,8	0,0	0,0	9,4	0,6
Altro	6,8	0,6	0,0	0,0	6,8	0,4
Totale	596,9	48,8	150,1	55,7	747,0	50,0
Trasporti						
Strade	460,7	37,8	96,7	35,8	462,7	37,4
Ferrovie	118,8	9,7	22,9	8,5	118,8	9,5
Aeroporti	3,3	0,3	0,0	0,0	3,3	0,2
Porti	38,5	3,1	0,0	0,0	38,5	2,6
Sistemi di gestione del traffico	5,5	0,4	0,0	0,0	5,5	0,4
Totale	626,7	51,2	119,6	44,3	748,3	50,0
Finanziamento totale	1.223,6	100	269,6	100	1.495,3	100

* Nell'ultima relazione annuale, un progetto in materia di acqua potabile è stato erroneamente classificato nella categoria dei progetti relativi allo smaltimento e al trattamento delle acque reflue.

Ambiente

Nel 1999, la maggior parte dei contributi è stata utilizzata per proseguire l'attuazione dei progetti prioritari definiti negli anni precedenti. Nel periodo 1993-99, i progetti in materia ambientale hanno assorbito il 49,96% degli stanziamenti.

Trasporti

Nel 1999, la Commissione ha stanziato, 119,6 milioni di euro per il settore dei trasporti, di cui il 19,9% è stato destinato alle infrastrutture ferroviarie e l'80,1% a quelle stradali. Nel periodo 1993-1999, i progetti relativi al settore dei trasporti hanno assorbito il 50,04% degli stanziamenti.

Portogallo

Nel 1999, il Portogallo ha ottenuto dal Fondo di coesione un contributo finanziario di 549,7 milioni di euro, di cui 324,2 milioni (59%) sono stati destinati a progetti di tipo ambientale e 225,5 milioni (41%) a progetti in materia di infrastrutture di trasporto.

CONTRIBUTI DEL FONDO DI COESIONE PER SETTORE						
IMPEGNI						
Portogallo	1993-98		1999		Totale 1993-99	
	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
Ambiente						
Acqua potabile	437,1	17,8	70,5	12,8	507,6	16,9
Acque reflue	416,5	17,0	135,9	24,7	552,4	18,4
Rifiuti solidi	319,7	13,0	117,6	21,4	437,3	14,6
Altro	61,9	2,5	0,2	0,0	62,1	2,1
Totale	1.235,2	50,3	324,2	59,0	1.559,4	51,9
Trasporti						
Strade	779,7	31,8	76,6	13,9	856,3	28,5
Ferrovie	266,2	10,8	67,8	12,3	334	11,1
Aeroporti	115	4,7	44,9	8,2	159,9	5,3
Porti	59,6	2,4	36,2	6,6	95,8	3,2
Sistemi di gestione del traffico		0		0		0
Totale	1.220,5	49,7	225,5	41,0	1.446	48,1
Finanziamento totale	2.455,7	100	549,7	100	3.005,4	100

Ambiente

Nel periodo 1993-99, i progetti in materia ambientale hanno assorbito il 51,9% degli stanziamenti.

Trasporti

Nel 1999, la Commissione ha stanziato 225,5 milioni di euro per il settore dei trasporti, di cui il 20% è stato destinato a infrastrutture aeroportuali, il 16% a infrastrutture portuali, il 30% a infrastrutture ferroviarie e il 34% a infrastrutture stradali. Nel periodo 1993-1999, i progetti relativi al settore dei trasporti hanno assorbito il 48,1% degli stanziamenti.

1. CONTESTO GENERALE

1.1. Convergenza e sviluppo economico nei paesi beneficiari del Fondo di coesione

1.1.1. Grecia

Nel 1999, la politica economica greca ha perseguito gli obiettivi del programma di convergenza aggiornato presentato nel settembre del 1998 nell'ambito del Patto di stabilità e crescita.¹

A partire dal 1994, la Grecia è stata ritenuta, dal Consiglio, un paese con un disavanzo eccessivo, ai sensi dell'articolo 104 C(6) del trattato che istituisce la Comunità europea. Da allora, a norma dell'articolo 104 C(7), il Consiglio ha formulato, ogni anno, alla Grecia una serie di raccomandazioni volte a far cessare tale situazione. Nel 1998, il disavanzo pubblico è sceso al 2,5% del PIL, raggiungendo, quindi, un livello leggermente superiore all'obiettivo fissato nel programma di convergenza. Il rapporto debito pubblico/PIL ha raggiunto il valore massimo del 112,3% nel 1996, per poi scendere di 6 punti percentuali al 106,3% nel 1998.² Il 17 dicembre 1999, il Consiglio ha abrogato la decisione che stabiliva l'esistenza di un disavanzo eccessivo in Grecia.³

Nel 1999, la situazione finanziaria greca si è rivelata migliore di quanto previsto nel programma di convergenza. Il disavanzo pubblico, infatti, si è attestato sull'1,6% del PIL, contro il 2,1% stabilito nel programma. Anche il rapporto debito pubblico/PIL è sceso ulteriormente, raggiungendo quota 104,4%.

Nel dicembre del 1999, la Grecia ha presentato il primo aggiornamento del programma di convergenza relativo al periodo 1999-2002. Il programma aggiornato è stato esaminato dal Consiglio il 31 gennaio 2000.⁴

L'aggiornamento del 1999 conferma la strategia del programma precedente per il raggiungimento della convergenza nominale all'inizio del 2000.

1.1.2. Spagna

Nel 1999, la politica economica spagnola ha perseguito gli obiettivi fissati nel programma di stabilità del 1998. Il programma conferma la strategia economica seguita negli ultimi anni nell'ambito del nuovo quadro relativo alla partecipazione della Spagna all'UEM: promuovere una sana crescita economica attraverso un consolidamento fiscale e delle riforme strutturali. Gli obiettivi primari di tale politica sono la convergenza reale con i partner europei in termini di reddito pro capite e di riduzione della disoccupazione. Il programma è stato giudicato, dal Consiglio, in linea con il Patto di stabilità e crescita⁵. Il 25 gennaio 2000, il governo spagnolo ha presentato il programma di stabilità aggiornato relativo al periodo 1999-2003,

¹ GU C 372 del 02.12.98.

² Il passaggio al SEC 95 a partire da marzo 2000 si traduce, per il 1998, in un disavanzo del 3,1% del PIL e in un rapporto debito pubblico/PIL del 105,4%, contro il 111,3% del 1996.

³ GU L 12 del 18.1.2000, pag. 24.

⁴ Parere del Consiglio pubblicato nella GU n. C 60 del 2.3.2000, pag. 4.

⁵ GU C 124 del 5.5.1999.

ribadendo la strategia adottata nel programma precedente. L'aggiornamento è stato esaminato dal Consiglio in data 28 febbraio 2000.

Nel 1999, sono stati compiuti ulteriori progressi nel consolidamento della situazione finanziaria. Stando alle ultime stime ufficiali, il disavanzo pubblico è sceso dal 2,6% nel 1998 all'1,1% del PIL nel 1999, raggiungendo, quindi, un livello inferiore all'1,3% previsto nel programma di stabilità aggiornato. Questa riduzione del disavanzo è da ricondurre più a un contenimento della spesa, soprattutto di quella corrente, che a un incremento delle entrate. Di recente, l'obiettivo di un disavanzo dello 0,8% per il 2000 è stato ufficialmente portato allo 0,4% in vista di un raggiungimento del pareggio nel 2001. Stando al programma di stabilità aggiornato, i conti pubblici dovrebbero registrare un avanzo dello 0,1% e dello 0,2% del PIL rispettivamente nel 2002 e nel 2003. Sempre secondo le stime aggiornate, il rapporto debito pubblico/PIL, invece, dovrebbe essere sceso, nel 1999, al 63,5% (-1,3%), contro il 66,4% previsto nel programma originario. Per il 2002, infine, si prevede un rapporto debito pubblico/PIL inferiore al 60%, mentre nel 2003 dovrebbe attestarsi sul 55,8%.

1.1.3. Irlanda

Nel 1999, l'attuazione del programma di stabilità irlandese è andata ben oltre le aspettative delle autorità. Il Consiglio ha giudicato il programma conforme al Patto di stabilità e crescita⁶. Secondo le stime delle autorità, la crescita economica è stata dell'8,4% (circa l'1,75% in più rispetto alle previsioni iniziali). L'avanzo di bilancio, prima degli adeguamenti resi necessari da fattori straordinari, è stato stimato al 3,2% del PIL (il doppio di quello previsto inizialmente nel primo programma di stabilità). L'incremento è stato reso possibile da una crescita dell'attività economica superiore a quella prevista. Nel 1999, il rapporto debito pubblico/PIL è sceso al 52%.

L'Irlanda ha presentato il suo programma di stabilità aggiornato relativo al periodo 2000-2002 nel dicembre del 1999. Il programma è stato esaminato dal Consiglio il 31 gennaio 2000. Esso include i provvedimenti previsti nel bilancio di dicembre 1999 e conferma che l'Irlanda continuerà a realizzare gli obiettivi del Patto di stabilità e crescita, registrando avanzi di bilancio durante tutto il periodo di programmazione. Per il 2002 è prevista, inoltre, un'ulteriore forte diminuzione del rapporto debito pubblico/PIL al 36%.

1.1.4. Portogallo

Le iniziative di bilancio promosse nel 1999 sono state adottate nel quadro del programma di stabilità portoghese. Tale programma è stato giudicato, dal Consiglio, ampiamente in linea con i requisiti previsti dal Patto di stabilità e crescita⁷. Stime provvisorie indicano che, nel 1999, il disavanzo pubblico ha raggiunto il 2% del PIL, rispettando l'obiettivo fissato nel programma di stabilità. Le maggiori entrate fiscali, derivanti, tra l'altro, da un'accresciuta efficienza del fisco, hanno contribuito al raggiungimento di tale obiettivo, nonostante il rapido aumento della spesa primaria corrente.

⁶ GU C 42 del 17.2.1999.

⁷ GU C 68 del 11.3.1999.

Il Portogallo ha presentato il suo programma di stabilità aggiornato relativo al periodo 2000-2004 il 17 febbraio 2000. Il programma prevede una graduale riduzione del disavanzo pubblico, passando da un deficit dell'1,5% nel 2000 al pareggio di bilancio nel 2004. Stando alle previsioni, il rapporto debito pubblico/PIL dovrebbe scendere dal 57,1% nel 2000 al 48,4% nel 2004. Una simile riduzione sarà resa possibile dalla continua crescita dell'avanzo primario e dai considerevoli proventi derivanti dalle privatizzazioni.

1.2. Condizionalità

1.2.1. Introduzione

A norma dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio, l'intervento del Fondo di coesione è subordinato a una sana gestione delle finanze pubbliche. Il finanziamento di nuovi progetti in uno Stato membro può essere sospeso se, conformemente all'articolo 104, paragrafo 6 del trattato, il Consiglio decide che, nello Stato membro in questione, esiste un disavanzo pubblico eccessivo e se la decisione non viene abrogata ai sensi del paragrafo 12 dello stesso articolo.

In primavera, la Commissione procede a un esame del disavanzo pubblico dell'esercizio finanziario precedente avvalendosi delle previsioni economiche basate sui dati di bilancio comunicati dagli Stati membri per detto esercizio entro il 1° marzo. In autunno, la Commissione procede a un'analisi del disavanzo pubblico dell'esercizio finanziario in corso basandosi sulle previsioni economiche autunnali, previa verifica della loro affidabilità.

1.2.2. Decisione del Consiglio concernente la Grecia

Il 17 dicembre 1999, il Consiglio ha abrogato la sua decisione del 26 settembre 1994 relativa all'esistenza di un disavanzo eccessivo in Grecia⁸. L'accordo politico sulla decisione è stato raggiunto nel Consiglio Ecofin del 29 novembre 1999, sulla scorta di una raccomandazione della Commissione adottata dal Collegio il 10 novembre.

Alla luce di questa evoluzione, l'articolo 6 del regolamento sul Fondo di coesione non è più applicabile alla Grecia e, di conseguenza, la Commissione non ha proceduto alla valutazione del rispetto della condizionalità da parte della Grecia nell'autunno 1999.

2. PRINCIPI DI ATTUAZIONE E CONTRIBUTI CONCESSI

2.1. Coordinamento con le altre politiche comunitarie

2.1.1. Appalti pubblici

Da quando è entrato in attività il Fondo di coesione, la Commissione ha prestato particolare attenzione a che la normativa comunitaria sugli appalti pubblici fosse correttamente recepita negli ordinamenti nazionali e che le norme e i requisiti comunitari fossero scrupolosamente rispettati nel contesto degli aiuti finanziari comunitari. Quest'aspetto assume un'importanza fondamentale, visto l'alto tasso di

⁸ GUL 12 del 18.1.2000, pag. 24.

partecipazione finanziaria del Fondo di Coesione ai progetti che beneficiano del suo aiuto. È indispensabile, quindi, che la Commissione verifichi in modo particolarmente rigoroso l'osservanza delle norme relative alla trasparenza degli appalti pubblici.

Nel corso delle sue varie missioni, la Commissione effettua regolarmente controlli di routine tesi a verificare il rispetto delle direttive comunitarie applicabili agli appalti pubblici e la correttezza delle procedure di selezione. La sorveglianza, da parte della Commissione, dei progetti approvati dal Fondo ha permesso alle amministrazioni nazionali di comprendere più correttamente e di applicare con maggiore efficacia le procedure comunitarie di gara e aggiudicazione degli appalti pubblici. La Commissione constata che la cooperazione tra le autorità nazionali e i comitati di sorveglianza è sempre maggiore e che dette autorità rispondono in modo esauriente ai quesiti posti dalla Commissione al momento dell'esame delle domande di finanziamento e durante il processo di controllo dell'attuazione dei progetti.

2.1.2. Legislazione in materia ambientale

L'articolo 8 del regolamento CE n. 1164/94 del Consiglio che istituisce il Fondo di coesione stabilisce che i progetti finanziati dal Fondo devono essere conformi alle politiche comunitarie, comprese quelle riguardanti la tutela dell'ambiente.

Gli obiettivi della politica comunitaria in materia ambientale sono definiti dall'articolo 174 del trattato.

Essi comprendono:

- la salvaguardia, la tutela e il miglioramento della qualità dell'ambiente;
- la protezione della salute umana;
- l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali.

Il programma comunitario di politica e d'azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile (quinto programma d'azione) – approvato con una risoluzione del Consiglio del 1993 – prevedeva che il Fondo di coesione contribuisse al conseguimento degli obiettivi del trattato e in particolare alla soluzione di problemi specifici riguardanti, per esempio, la riduzione dell'inquinamento idrico e la realizzazione di un'adeguata gestione dei rifiuti. Oltre che su questi problemi fondamentali, il programma si concentrava anche sulla necessità di integrare la dimensione ambientale in altre politiche comunitarie, al fine di modificare e controllare gli effetti collaterali indesiderati dell'attività di alcuni settori economici. Quest'ultimo aspetto interessa da vicino il Fondo di coesione, giacché le infrastrutture di trasporto costituiscono l'altro tipo di priorità in materia di investimenti su cui si concentra il Fondo.

Inoltre, per potenziare le procedure interne da essa adottate nel 1993, nel 1997 la Commissione ha espresso il proprio accordo su una serie di misure destinate ad assicurare una migliore integrazione della dimensione ambientale nell'azione politica e nell'amministrazione. In tale prospettiva, il Parlamento si è pronunciato a favore dell'assegnazione di maggiori stanziamenti al settore ambientale ("Integrazione della dimensione ambientale nel bilancio").

2.1.3. *Fondi strutturali*

I Fondi strutturali, in particolare il FESR e, in minor misura, il FEAOG–Orientamento, vengono normalmente consultati in merito alle domande di finanziamento e alle decisioni, comprese quelle relative a modifiche di una certa entità. I servizi danno il loro parere su questioni specifiche di loro competenza.

E' assolutamente necessario che il coordinamento avvenga sulla base di disposizioni adeguate e permanenti, poiché l'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1164/94 che istituisce il Fondo di coesione stabilisce che nessuna voce di spesa può fruire simultaneamente di contributi del Fondo di coesione e dei Fondi strutturali. Inoltre, il contributo del Fondo di coesione e un qualunque altro tipo di aiuto comunitario, finanziato ad esempio sul bilancio TEN-Trasporti, non possono, insieme, superare il 90% delle spese totali relative ad uno stesso progetto.

Come deciso dal vertice di Edimburgo, la combinazione delle risorse impegnate nell'ambito del Fondo di coesione e dell'obiettivo 1 dei Fondi strutturali dovrebbe consentire di raddoppiare in termini reali l'aiuto finanziario comunitario a favore delle regioni dell'obiettivo 1 nei quattro paesi beneficiari del Fondo di coesione. Per quanto riguarda la Spagna, che rientra solo parzialmente nell'obiettivo 1, nel quadro comunitario di sostegno relativo alle regioni dell'obiettivo 1, è stata stanziata, per il periodo 1994-1999, una somma di 7.950 milioni di euro, prelevati sugli stanziamenti d'impegno del Fondo di coesione. In questo modo, grazie al contributo del Fondo di coesione, si riesce a raddoppiare in termini reali l'aiuto comunitario per le regioni più svantaggiate della Spagna. Dal momento che i suoi interlocutori più immediati sono gli Stati e non le regioni, il Fondo di coesione non procede a una ripartizione regionale dei propri contributi. Il raddoppiamento in termini reali dello sforzo di solidarietà dell'Unione nelle regioni meno prospere della Spagna è un compito che spetta interamente al governo centrale e alle comunità autonome. Secondo il principio di sussidiarietà, la canalizzazione dei finanziamenti in queste regioni è di competenza del governo nazionale, cui spetta la facoltà di presentare al Fondo di coesione adeguate domande di finanziamento per i progetti da realizzare nelle regioni interessate, mentre il comitato di sorveglianza per l'obiettivo 1 dovrebbe valutare il conseguimento di tale obiettivo.

Grazie alle procedure di coordinamento, finora, nel corso delle diverse visite di controllo, non è stato rilevato alcun caso di doppio finanziamento. Come ricordato nelle precedenti relazioni, il Fondo accetta comunque di finanziare fasi chiaramente individuate di progetti in cui il FESR potrà a sua volta intervenire per altre fasi. Questo vale soprattutto per i grandi progetti in materia di infrastrutture di trasporto.

2.2. **Equilibrio tra il settore ambientale e il settore dei trasporti**

Il regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio che istituisce il Fondo di coesione esige che venga garantito "un adeguato equilibrio fra il finanziamento di progetti in materia di infrastrutture dei trasporti e quello di progetti in materia ambientale".

In una comunicazione del 1995⁹ al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni, la Commissione ha chiarito la sua

⁹ COM(95)509 def.

posizione su questo punto e si è impegnata a cercare di ottenere, in collaborazione con gli Stati beneficiari, una ripartizione paritaria (50/50) fra trasporti e ambiente nell'arco del periodo 1993-1999.

La ripartizione degli stanziamenti fra settori presentava all'inizio divari considerevoli, ma, nel corso del periodo 1993-1999, l'equilibrio tra i due settori è stato raggiunto.

RIPARTIZIONE DEI CONTRIBUTI TRA SETTORE DEI TRASPORTI E SETTORE AMBIENTALE (*)				
% DEGLI STANZIAMENTI DI IMPEGNO				
Stato beneficiario	Trasporti		Ambiente	
	1999	1993 - 99	1999	1993 - 99
Grecia	62.5	51.2	37.5	48.8
Spagna	47.7	49.7	52.6	50.3
Irlanda	44.8	50.0	55.2	50.0
Portogallo	41	48.1	59	51.9
Totale	48.7	51.8	51.3	48.2

(*) esclusa l'assistenza tecnica

2.2.1. Fondo di coesione e tutela dell'ambiente

Nel 1999, la Commissione ha rafforzato i requisiti in materia di tutela ambientale nel quadro di due direttive che interessano i progetti del Fondo di coesione, vale a dire:

- la direttiva 85/337 relativa alla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (*direttiva VIA*),
- e la direttiva 92/43 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (*direttiva Habitat*).

Direttiva VIA

La modifica 97/11, entrata in vigore nel marzo del 1999, ha introdotto delle soglie e dei criteri oggettivi per la determinazione dei progetti da sottoporre a una valutazione in funzione dell'importanza del loro impatto ambientale. L'elenco dei progetti per i quali è, comunque, obbligatoria una VIA è stato ampliato. È stata rafforzata, inoltre, la partecipazione del pubblico nel processo decisionale.

Direttiva Habitat

Questa direttiva ha fissato al 10 giugno 1998 il termine ultimo per la stesura dell'elenco dei siti da salvaguardare nel quadro di Natura 2000. Essa ha inoltre rafforzato i controlli al fine di assicurare che, per i siti che potrebbero essere interessati da progetti finanziati dalla Comunità, vengano adottate, dai relativi Stati membri, tutte le misure necessarie dal punto di vista ambientale.

2.2.2. *Potenziamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN) nel 1999*

Nel settore dei trasporti, il Fondo di coesione finanzia soltanto progetti infrastrutturali di interesse comune individuati nell'ambito degli orientamenti adottati nella decisione 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996. Gli orientamenti pongono le basi per la selezione dei progetti da finanziare tramite il Fondo di coesione.

Considerati i suoi obiettivi specifici e le ingenti risorse a sua disposizione, il Fondo di coesione svolge un ruolo chiave nello sviluppo delle reti transeuropee (TEN) nei quattro Stati membri che beneficiano dei contributi del Fondo. Nel periodo 1993-1999, ai progetti in materia di infrastrutture di trasporto sono stati assegnati, complessivamente, 8,3 miliardi di euro, equivalenti a circa la metà della dotazione del Fondo (cfr. tabella seguente). Per il periodo 2000-2006, il Fondo di coesione prevede di destinare a tali progetti la stessa quota di stanziamenti.

Il Fondo di coesione ha collaborato intensamente con i quattro Stati membri beneficiari per definire le priorità d'azione e per coordinare il proprio intervento con quello della BEI, del FESR e del bilancio TEN, al fine di assicurare che le risorse vengano utilizzate il più efficacemente possibile. Nel 1999, il Fondo di coesione e la DG Energia e Trasporti hanno continuato a tenersi in stretto contatto al fine di garantire un approccio coerente nell'attuazione dei progetti TEN. Si sono svolte, infatti, periodicamente riunioni e consultazioni interministeriali sui progetti TEN finanziati dal Fondo di coesione. Questa cooperazione andrebbe rafforzata nel periodo 2000-2006, per garantire un utilizzo ottimale delle risorse stanziato dal Fondo di coesione per la realizzazione dei progetti TEN nei paesi beneficiari.

Nell'ambito delle previste reti di trasporto, la priorità è stata assegnata, in genere, a quelle vie di comunicazione stradale, ferroviaria e marittima che rivestono un'importanza chiave, in quanto forniscono o potenziano i principali collegamenti tra gli Stati membri beneficiari del Fondo e il resto dell'Unione europea. Vi sono, poi, altri progetti che usufruiscono dei finanziamenti comunitari e che mirano a migliorare le comunicazioni e gli scambi commerciali tra le regioni periferiche e i maggiori centri economici all'interno dei paesi interessati, rafforzando, al tempo stesso, la continuità delle reti in prossimità dei centri urbani. Le numerose tangenziali e circonvallazioni urbane finanziate dal Fondo di coesione non solo hanno consentito di migliorare i collegamenti all'interno della rete stradale, ma hanno permesso anche di contenere gli effetti negativi del traffico urbano sull'ambiente.

Per quanto riguarda i progetti ad alta priorità approvati dal Consiglio europeo di Essen nel dicembre del 1994, il Fondo di coesione ha posto un'enfasi particolare sui progetti da realizzare interamente o in parte nel territorio degli Stati membri beneficiari del Fondo: il treno ad alta velocità Sud; le autostrade greche (Pathe ed Egnatia); il collegamento multimodale Portogallo/Spagna; il collegamento ferroviario Cork-Dublino-Belfast; il corridoio stradale Irlanda-Regno Unito-Benelux.

Nel 1999, il Fondo di coesione ha impegnato, complessivamente, 1.523,5 milioni di euro per progetti in materia di infrastrutture di trasporto.¹⁰ Il contributo globale concesso dal Fondo di coesione (e dal suo predecessore, lo strumento finanziario) per progetti di tipo TEN a partire dal 1993 ammonta a 8.325,7 milioni di euro.

Ripartizione settoriale delle risorse impegnate per progetti TEN

Settore	Risorse 1993-98		Risorse 1999		Risorse totali 1993-99	
	milioni di euro	% del totale	milioni di euro	% del totale	milioni di euro	% del totale
Strade	4.362,1	64,1	345,2	22,5	4.706,1	56
Ferrovie	1.861,9	27,4	958,5	63	2.819,2	33,7
Porti	191,3	2,8	45,9	3	237,2	3
Aeroporti	351,5	5,2	144,8	9,5	496,2	6
Altro*	37,9	0,6	29,1	1,9	67,0	0,8
Totale	6.804,7	100	1.523,5	100	8.325,7	100

* Compresi i progetti VTS (vessel traffic systems for maritime surveillance – sistemi di gestione e controllo del traffico marittimo)

2.3. Bilancio e sua utilizzazione, stanziamenti di impegno e di pagamento

2.3.1. Risorse finanziarie disponibili

Nel dicembre del 1992, il Consiglio europeo di Edimburgo ha deciso di stanziare, nell'ambito del Fondo di coesione relativo al periodo 1993-1999, 15.150 milioni di euro (ai prezzi del 1992) per gli Stati membri aventi un PNL pro capite inferiore al 90% della media comunitaria. Gli stanziamenti annuali di bilancio vengono adeguati per tener conto dell'aumento medio annuo del livello dei prezzi nell'Unione.

¹⁰ L'importo comprende gli impegni relativi a nuovi progetti, o a nuove fasi di progetti esistenti, così come impegni aggiuntivi relativi a progetti approvati negli anni precedenti (nuove quote annue o modifiche apportate a decisioni precedenti).

EVOLUZIONE DEGLI STANZIAMENTI DEL FONDO DI COESIONE								
Stanziamenti di impegno								milioni di euro
Anno	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Totale
Importo prezzi 1992	1.500,0	1.750,0	2.000,0	2.250,0	2.500,0	2.550,0	2.600,0	15.150,0
Importo cumulato prezzi 1992	1.500,0	3.250,0	5.250,0	7.500,0	10.000,0	12.550,0	15.150,0	
Importo prezzi corretti	1.565,0	1.853,0	2.151,7	2.443,7	2.748,7	2.870,7	3.118,0	16.750,8
Importo cumulato prezzi corretti	1.565,0	3.418,0	5.569,7	8.013,4	10.762,1	13.632,8	16.750,8	
Impegni eseguiti								
Per anno	1.564,6	1.853,1	2.151,7	2.443,6	2.748,7	2.870,7	3.117,7	
Importo cumulato	1.564,6	3.417,7	5.569,4	8.013,1	10.761,8	13.632,5	16.750,2	
% dello stanziamento totale	9,3	20,4	33,2	47,8	64,2	81,4	100	

La tabella che precede mostra la ripartizione annuale degli stanziamenti ai prezzi del 1992, tenendo conto degli adeguamenti resi necessari dall'inflazione

Alla fine del 1999, la Commissione aveva impegnato la totalità degli stanziamenti del Fondo coesione previsti per il periodo 1993-1999. Quanto agli stanziamenti di pagamento, il tasso di esecuzione è stato pari al 91,6%. La presentazione tardiva delle domande di pagamento e il carico di lavoro dei servizi della Commissione interessati hanno impedito un assorbimento completo degli stanziamenti di pagamento.

L'allegato I del regolamento che istituisce il Fondo di coesione presenta la ripartizione indicativa tra gli Stati membri ammissibili per il 1993-1999.

% degli stanziamenti globali

	Grecia	Spagna	Irlanda	Portogallo
Ripartizione indicativa	16 – 20	52 – 58	7 – 10	16 – 20

Nell'attuare il Fondo di Coesione, la Commissione ha seguito scrupolosamente gli orientamenti fissati dal Consiglio e si è prefissa come obiettivo i tassi centrali della ripartizione indicativa per i paesi beneficiari. La tabella seguente illustra in dettaglio la ripartizione finanziaria attuata dalla Commissione negli anni fino al 1999 a favore dei quattro paesi beneficiari.

IMPEGNI ESEGUITI (%)								
PER STATO MEMBRO BENEFICIARIO								
Anno	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1993-99
Grecia	17,9	17,9	18,0	17,9	18,0	18,0	17,6	17,9
Spagna	54,9	54,9	55,0	54,9	55,1	54,9	56,2	55,1
Irlanda	9,1	9,1	8,8	9,1	8,9	9,0	8,7	8,97
Portogallo	18,1	18,0	18,0	18,0	17,9	18,1	17,6	17,98
Assistenza tecnica	0,02	0,03	0,09	0,09	0,07	0,06	0	0,05
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100

2.3.2. Esecuzione del bilancio

Nel 1999, gli stanziamenti di impegno del Fondo di coesione ammontavano a 3.117,7 milioni di euro. A questa dotazione sono stati aggiunti 11,379 milioni di euro in seguito a una ricostituzione di stanziamenti resa necessaria dall'applicazione delle disposizioni dell'articolo 7§6 del regolamento finanziario.

Gli stanziamenti di pagamento, che inizialmente ammontavano a 2.876,675 milioni di euro sono stati ridotti a 1.876,675 milioni di euro nel quadro della procedura di bilancio "Notenboom", in seguito a un trasferimento di 1.000 milioni di euro a favore della voce B2-1200 "Obiettivo 1 (FESR-QCS)".

in migliaia di euro

	1998		1999			
	Dotazione (1)	Esecuzione %	Dotazione iniziale	Dotazione effettiva (1)	Esecuzione %	Riporti al 1999
Impegni	2.870.700	100,0	3.117.700	3.129.060	100,0	nessuno
Pagamenti	2.448.475	100,0	2.876.675	1.876.675	91,6	157,7

(1) Compresi BRS, storni, riporti e ricostituzioni di stanziamenti

Rispetto al 1998, nel 1999 gli stanziamenti di impegno sono aumentati del 9%, laddove gli stanziamenti di pagamento sono diminuiti del 30%. E poiché il 1999 era l'ultimo anno del periodo di programmazione 1993-1999, il fabbisogno di stanziamenti di pagamento è stato meno che proporzionale rispetto agli importi impegnati, in quanto una parte significativa degli impegni non è stata seguita da pagamenti di anticipo (impegni di ulteriori quote annue, ritenzione del saldo finale).

Impegni nel 1999

Gli stanziamenti di impegno iscritti nel bilancio del 1999 sono stati interamente utilizzati secondo le dovute ripartizioni sia per paese che per settore di intervento.

Come indicato nella tabella che segue, la quota relativa alla Spagna ha leggermente superato la percentuale prevista per detto paese (55%) allo scopo di correggere gli squilibri riconducibili agli esercizi precedenti. Per l'ultimo anno del Fondo, infatti, era fondamentale procedere a una ripartizione rigorosa tra gli Stati beneficiari della

totalità degli stanziamenti effettivamente utilizzati nell'arco del periodo 1993-1999, rispettando il valore medio della forbice definita dal regolamento del Fondo (Spagna 55%, Portogallo e Grecia 18%, Irlanda 9%).

Va rilevato, inoltre, uno squilibrio a favore del settore ambientale (51,3%), volto a consentire una ripartizione paritaria (50/50) nel corso periodo 1993-1999.

in milioni di euro

Stato membro	Impegni				
	3.129,1				
	Trasporti	Ambiente	TOTALE	Quota	%
Spagna	832,5	925,1	1.757,6	1.757,6	56,17
Irlanda	121,8	150,1	271,9	271,9	8,69
Portogallo	225,5	324,2	549,7	549,7	17,57
Grecia	343,7	206,0	549,7	549,7	17,57
Assistenza tecnica				0,2	0,00
Totale	1.523,5	1.605,4	3.128,9	3.129,1	100,00
Ripartizione	48,69%	51,31%			

Gli impegni sono stati in parte eseguiti per assicurare il finanziamento dei progetti adottati nel 1999. Tuttavia, la maggior parte degli importi impegnati rientra nell'impegno della quota del 1999 del contributo concesso a progetti adottati negli anni precedenti. Per alcuni grandi progetti adottati in precedenza, la quota del 1999 ha raggiunto valori rilevanti in quanto doveva coprire le spese dei progetti previsti per il 1999 e per gli anni seguenti. La Commissione ha dovuto inoltre impegnare, sul bilancio 1999, la totalità dei contributi concessi ai progetti adottati quest'anno. L'approvazione del regolamento del Fondo di coesione nel luglio del 1999 non ha consentito di tener conto, in sede di adozione delle decisioni e di realizzazione degli impegni, delle risorse disponibili dopo il 1999.

Pagamenti nel 1999

L'impiego degli stanziamenti di pagamento è stato caratterizzato:

- dallo storno di 1.000 milioni di euro nel quadro della procedura "Notenboom";
- da un utilizzo della dotazione effettiva inferiore al previsto.

Lo storno è stato reso necessario dai seguenti fattori (sconosciuti al momento dell'elaborazione delle proposte di bilancio):

- la maggior parte degli impegni riguarda spese di diversi anni. I pagamenti, invece, riguardano spese sostenute nel 1999 e quindi una parte ristretta dell'impegno realizzato;
- per molti progetti in fase di completamento, l'unico pagamento da effettuare è quello del saldo. Ai sensi delle norme di esecuzione finanziaria, il saldo non può essere versato prima che il progetto sia stato materialmente e finanziariamente ultimato e prima della stesura della relazione finale;

- sono stati adottati diversi progetti finanziati con costruzioni finanziarie particolari che spostano la realizzazione della spesa pubblica verso la fine del progetto, comportando, quindi, il pagamento di anticipi estremamente esigui.

Il mancato utilizzo della totalità degli stanziamenti di pagamento effettivi è da ricondurre al considerevole numero di domande pervenute alla Commissione nel dicembre del 1999. Dato il carico di lavoro di fine anno dei servizi della Commissione interessati, non è stato possibile imputare tali domande all'esercizio 1999.

Quadro riassuntivo degli impegni e dei pagamenti relativi al periodo 1993-1999

Le tabelle che seguono offrono una visione complessiva della ripartizione degli stanziamenti di impegno e di pagamento per Stato membro beneficiario e per settore nel 1999 e in tutto il periodo 1993-1999. L'articolo 7, paragrafo 4, del regolamento che istituisce il Fondo di coesione autorizza la Commissione a stanziare, di sua iniziativa, fino allo 0,5% della dotazione complessiva del Fondo per misure di assistenza tecnica, ma, finora, la Commissione ha dato prova di oculatezza nell'uso di tale facoltà.

IMPEGNI E PAGAMENTI PER STATO MEMBRO BENEFICIARIO E SETTORE D'INTERVENTO NEL 1999					
	Totale	Trasporti		Ambiente	
	milioni di euro	milioni di euro	% del totale	milioni di euro	% del totale
Impegni					
Grecia	549,7	343,7	62,5	206	37,5
Spagna	1757,6	832,5	47,7	925,1	52,6
Irlanda	271,9	121,8	44,8	150,1	55,2
Portogallo	549,7	225,5	41	324,2	59
Assistenza tecnica	0,2	-	-	-	-
Totale	3129,1	1523,5	48,7	1605,4	51,3
Pagamenti					
Grecia	247,6	134,6	54,3	113	45,7
Spagna	941,7	282	30	659,7	70
Irlanda	190,4	51,7	27,9	138,7	72,8
Portogallo	331,8	183,2	55,2	148,6	44,8
Assistenza tecnica	3,1	-	-	-	-
Totale	1714,6	651,5	38	1060	62

IMPEGNI E PAGAMENTI PER STATO MEMBRIO BENEFICIARIO E SETTORE D'INTERVENTO NEL PERIODO 1993-99					
	Totale	Trasporti		Ambiente	
	milioni di euro	milioni di euro	% del totale	milioni di euro	% del totale
Impegni					
Grecia	2998,2	1534,6	51,2	1463,6	48,8
Spagna	9251	4597	49,7	4654	50,3
Irlanda	1495,3	748,3	50,0	747,0	50,0
Portogallo	3005	1446	48,1	1559	51,9
Assistenza tecnica	8,4	-	-	-	-
Totale	16760,9	8328,3	49,7	8424,3	50,3
Pagamenti					
Grecia	1938,7	1012,8	52,2	925,9	47,8
Spagna	6022,3	3665	60,9	2357,3	39,1
Irlanda	1112,5	587,8	52,8	524,7	47,2
Portogallo	2562,1	1361,3	53,1	1200,8	46,9
Assistenza tecnica	7,8	-	-	-	-
Totale	11643,4	6626,9	56,9	5008,7	43,1

Per quanto riguarda la ripartizione settoriale, la tabella che segue indica gli stanziamenti per settore e le principali sottovoci relative all'ambiente e alle infrastrutture di trasporto. La tabella indica il totale relativo al periodo 1993-1998, i dati relativi al 1999 e il totale relativo al periodo 1993-1999.

Stanziamenti per settore						
Tutti i beneficiari	1993-1998		1999		Totale 1993-1999	
	milioni di euro	%	milioni di euro	%	milioni di euro	%
Ambiente						
Acqua potabile	2.142,7	31,4	433,9	13,9	2.576,5	15,4
Acque reflue	2.881,2	42,3	936,5	29,9	3.817,8	22,8
Rifiuti solidi	755,1	11,1	193,7	6,2	948,8	5,7
Lotta all'erosione e rimboschimento	585,2	8,6	35,4	1,1	622,7	3,7
Altro	454,7	6,7	5,9	0,2	458,4	2,7
Totale	6.818,9	100	1.605,4	51,3	8.424,2	50,3

Trasporti						
Strade	4.362,1	64,1	345,2	11	4.706,1	28,1
Ferrovie	1.861,9	27,4	958,5	30,6	2.819,2	16,8
Aeroporti	351,5	5,2	144,8	4,6	496,2	3
Porti	191,3	2,8	45,9	1,5	237,2	1,4
Sistemi di gestione del traffico	37,9	0,6	0	0	37,9	0,2
Altro			29,1	0,9	29,1	0,2
Totale	6.804,7	100	1.523,5	48,7	8.325,7	49,7
Finanziamento totale	13.623,6		3.128,9	100	16.749,9	100

3. PROGETTI ED INTERVENTI ADOTTATI

3.1. Contributi del Fondo di coesione per Stato membro beneficiario

3.1.1. Grecia

Nel 1999, la Grecia ha ottenuto dal Fondo di coesione un contributo finanziario complessivo di 549,7 milioni di euro, di cui il 62,5% è stato destinato a progetti in materia di infrastrutture di trasporto e il 37,5% a progetti di tipo ambientale.

3.1.1.1. Ambiente

La strategia globale seguita per l'adozione dei progetti è stata la stessa applicata in passato per i settori prioritari dell'approvvigionamento idrico, della depurazione delle acque reflue, della gestione dei rifiuti e della protezione della natura.

Per un elenco completo dei progetti adottati o modificati nel settore ambientale, si veda l'allegato III.

Approvvigionamento idrico

In questa categoria rientrano il grande progetto concernente l'approvvigionamento idrico di Salonico mediante le acque del fiume Aliakmon, i lavori supplementari relativi al grande progetto Evinos per l'approvvigionamento idrico della capitale¹¹ e i

¹¹ La realizzazione del progetto Evinos prosegue dopo l'approvazione della sua terza e penultima parte.

miglioramenti all'acquedotto di Mornos¹², che vanno di pari passo con il progetto Evinos.

Per quanto riguarda il progetto di approvvigionamento idrico di Atene, il Fondo di coesione ha rivolto particolare attenzione a una buona gestione delle risorse idriche e al miglioramento delle condotte di adduzione dell'acqua verso la capitale. Va sottolineato che l'apertura della galleria Evinos/Mornos ha reso possibile l'approvvigionamento idrico di Atene a partire dall'estate del 1995. Il Fondo di coesione ha autorizzato inoltre l'assunzione di un responsabile per la gestione dei progetti dell'EYDAP (società di distribuzione dell'acqua della capitale) nonché il finanziamento delle azioni nel settore della gestione e del trasporto dell'acqua (telegestione – telecomando).

Per soddisfare la necessità di reti di adduzione esterne e per garantire l'approvvigionamento idrico della capitale, il Fondo ha approvato il finanziamento del progetto di miglioramento dei collegamenti di Atene con le riserve di acqua potabile di Yliki e di Maratona.

Per il grande progetto di approvvigionamento idrico di Salonicco, il Fondo di coesione ha provveduto ad assicurare una buona gestione delle risorse idriche, il controllo degli impianti esistenti e l'assunzione di un responsabile di progetto. Malgrado i considerevoli sforzi compiuti nella realizzazione di questo progetto, occorre registrare, purtroppo, dei ritardi notevoli dovuti a difficoltà di ordine tecnico.

Il Fondo segue inoltre attentamente il progetto di creazione di una banca di dati idrologici e meteorologici che dovrebbe consentire una migliore gestione delle risorse idriche del paese.

Il Fondo sta valutando in modo approfondito il progetto di approvvigionamento idrico di Rodi e delle isole limitrofe, nel quadro del piano generale per l'ambiente delle isole del Dodecanneso. Ad un contributo iniziale riguardante essenzialmente il finanziamento degli studi e la copertura dei costi relativi al responsabile di progetto ne è stato aggiunto un altro per la copertura delle spese relative a un gruppo di esperti e all'acquisizione dei terreni necessari.

Depurazione delle acque reflue

Gli interventi si sono attenuti ai seguenti principi:

- adozione di progetti il più possibile completi, operativi e coerenti nel quadro di una strategia globale e integrata che tenesse conto dello sviluppo economico e sociale di ogni regione;
- tutela dell'ambiente: i progetti prioritari sono soprattutto progetti la cui città beneficiaria è situata vicino a una zona sensibile con una popolazione di oltre 15.000 abitanti e in cui il calendario comunitario impone delle priorità immediate (1998-2000).

¹² Il progetto approvato ha per oggetto l'ampliamento, ove necessario, dell'acquedotto di Mornos all'ingresso dell'agglomerato di Atene.

Tutti i finanziamenti sono stati effettuati sulla base di fascicoli completi e i relativi progetti sono stati esaminati in maniera approfondita. È stato inoltre avviato uno studio di valutazione ex ante e in itinere.

Per quanto riguarda la depurazione delle acque reflue e il trattamento degli effluenti, principalmente urbani, sono stati cofinanziati numerosi progetti in parecchi centri regionali di medie e grandi dimensioni.

Particolare attenzione è stata rivolta all'aggiudicazione dell'appalto relativo al grande progetto di trattamento biologico delle acque reflue di Atene (seconda fase) da realizzare sull'isolotto di Psyttalia. Trattandosi di un progetto prioritario, esso è stato oggetto di un'approfondita valutazione ex ante. Il suo funzionamento contribuirà al miglioramento della qualità delle acque marine nel golfo di Saronikos e quindi al miglioramento ambientale delle aree urbane circostanti.

Nel 1999, è proseguito il finanziamento del grande progetto di trattamento biologico delle acque reflue di Salonicco (seconda fase). Si tratta di un progetto estremamente importante sia perché è inteso a migliorare la qualità delle acque nel golfo di Salonicco, sia perché interessa la seconda città della Grecia in ordine di grandezza. Per quanto riguarda la qualità delle acque nel golfo suddetto, il Fondo di coesione ha approvato un progetto di trattamento biologico delle acque reflue nella regione turistica di Salonicco, dal momento che anche gli effluenti di questa zona si riversano nel golfo. L'insieme di tali interventi, unitamente al progetto di risanamento di Kalochori, arrecherà grandi benefici all'ambiente della regione.

Su proposta delle autorità elleniche, il Fondo di coesione si è maggiormente concentrato sulla valutazione continua di tale progetto e le parti hanno concordato una serie di miglioramenti operativi intesi a completarlo.

Oltre ad offrire un sostegno alla realizzazione dei grandi progetti, il Fondo di coesione ha contribuito al cofinanziamento di diversi progetti relativi allo smaltimento e alla depurazione delle acque reflue in tutte le regioni della Grecia.

Tra i nuovi progetti con un finanziamento già effettivo vanno annoverati i seguenti:

- Diga di Aposselemi, per un contributo di 8,3 milioni di euro;
- Missolongi: smaltimento e depurazione delle acque reflue, per un contributo di 5,4 milioni di euro;
- Zante: acqua potabile e acque reflue, per un contributo di 6,1 milioni di euro;
- Alexandroupolis: acqua potabile, per un contributo di 13 milioni di euro;
- Kalymnos: acque reflue, per un contributo di 3,4 milioni di euro;
- Mantoudi-Prokopi: acque reflue, per un contributo di 4 milioni di euro;
- Plomari: acqua potabile e acque reflue, per un contributo di 3,5 milioni di euro;
- Archanes: acque reflue, per un contributo di 2,6 milioni di euro;

- Sarantapotamos: torrente, per un contributo di 2,5 milioni di euro;
- Ellassona: acque reflue, per un contributo di 4,7 milioni di euro;
- Corinto: acque piovane, per un contributo di 5 milioni di euro;
- Calamata: acque reflue e acque piovane, per un contributo di 1,8 milioni di euro.

Gestione dei rifiuti

Nel 1999, il Fondo di coesione ha ricevuto ed esaminato le domande di contributo per il finanziamento di grandi progetti di trattamento dei rifiuti delle città di Atene e Salonicco. L'insufficiente grado di sviluppo dei progetti presentati e l'assenza di strutture adeguate non hanno consentito di approvare il finanziamento dei progetti nel 1999.

Il Fondo di coesione ha contribuito al cofinanziamento dei seguenti progetti:

- Rodi: discarica, per un importo pari a 2,2 milioni di euro;
- Missolungi: discarica, per un importo pari a 2,3 milioni di euro;
- Komotini: discarica, per un importo pari a 2 milioni di euro;
- Corfù: discarica, per un importo pari a 2,2 milioni di euro;
- Aridéa – Pella: discarica, per un importo pari a 1,8 milioni di euro;

Progetti pilota

Nel 1998, le autorità elleniche avevano adottato il piano generale del progetto pilota relativo al risanamento del lago Koronia, nonché lo studio sul progetto pilota integrato riguardante l'isola di Santorini.

Nel 1999, il Fondo di coesione ha proceduto al finanziamento della prima fase di ciascuno di questi progetti, vale a dire:

- il risanamento del lago Koronia, per un contributo di 2,5 milioni di euro;
- l'azione coordinata relativa al trattamento dei rifiuti e delle acque reflue e alla produzione di acqua potabile mediante dissalazione dell'acqua marina a Santorini, per un contributo di 1,6 milioni di euro.

Protezione della natura

Nel 1999, il Fondo di coesione ha continuato a cofinanziare il progetto relativo al Centro di ricerca e formazione ambientale "GAIA", stanziando a tal fine un contributo di 0,5 milioni di euro.

3.1.1.2. Trasporti

Nel settore dei trasporti, la Commissione europea ha approvato un contributo globale di 93 milioni di euro destinato al finanziamento di diversi tronchi delle autostrade

Pathe ed Egnatia (progetti prioritari in materia di reti transeuropee - TEN). Un importo di 142 milioni di euro è stato destinato al finanziamento di progetti nel settore ferroviario (in particolare per l'asse Patrasso - Atene - Salonicco), mentre 10 milioni di euro sono stati stanziati per il finanziamento di progetti nel settore portuale (costruzione di infrastrutture nel porto del Pireo).

Gli interventi nel settore dei trasporti sono stati coordinati con il programma "Trasporti" del FESR e con le priorità fissate per i progetti TEN.

Il coordinamento tra l'azione del Fondo di coesione e quella del FESR si traduce nella partecipazione di entrambi al finanziamento dei progetti di ampliamento e ammodernamento delle reti ferroviarie e autostradali greche, in particolare delle autostrade Pathe ed Egnatia. Tali reti andrebbero migliorate ulteriormente, facilitandone l'utilizzo attraverso la creazione di "centri di deposito delle merci".

Lo studio relativo al centro di Lesvos è stato finanziato dal Fondo di coesione tramite gli stanziamenti riservati all'assistenza tecnica. Il Fondo di coesione ritiene che tale approccio potrebbe contribuire a mobilitare il settore privato, visto l'interesse di quest'ultimo per un trasporto delle merci rapido ed efficace. Un trasporto più veloce delle merci, sostenuto da una logistica efficiente (collegamento dei porti a reti provviste di piattaforme intermodali per il trasporto combinato) consentirà di ridurre il prezzo di costo delle merci stesse, aumentando, di conseguenza, le esportazioni degli Stati membri e creando, al tempo stesso, occupazione diretta e indiretta.

Per un elenco completo dei progetti adottati o modificati nel settore dei trasporti, si veda l'allegato III.

Rete stradale

La strategia seguita dal Fondo di coesione ha per oggetto il completamento dei due maggiori assi stradali del paese: l'autostrada Egnatia e l'autostrada Pathe.

Autostrada Egnatia

L'avanzamento dei lavori relativi al progetto "Ag. Nikolaos-Koumaria" è stato soddisfacente. L'apertura al traffico del nuovo tratto è prevista per luglio 2000 e la presentazione della relazione finale entro la fine del 2000.

La costruzione dello "svincolo di Ag.Sillas" è stata completata e l'avanzamento dei lavori relativi ai progetti "Ag.Andreas-N.Karvali", "MR 4+937-MR 9+400" e "Costruzione di sei viadotti" per la "tangenziale di Kavala" è stato soddisfacente. L'apertura al traffico dell'intero tratto è prevista per la fine del 2000.

Autostrada Pathe

I tratti "tangenziale di Patrasso" ed "Iliki-Kastro-Martino" sono stati completati e la relazione finale è prevista per il primo semestre del 2000. Il tratto "Martino-Atalanti-Arkitsa-Ag.Konstantinos" è stato quasi ultimato e la costruzione dei "caselli di Tragana" procede in modo soddisfacente. Va osservato che questi tratti sono già aperti al traffico.

“Raccordo Rahes-Ag.Theodori”: un tratto di 20 km, di cui 15 già aperti al traffico. La seconda fase di un progetto complementare sarà finanziata dal Fondo di coesione l’anno prossimo e il completamento è previsto per la fine del 2001.

“Skotina-Litohoro-Dion-Katerini”: tranne che per 1 km, è aperto al traffico l’intero tratto. La seconda fase di un progetto complementare sarà finanziata dal Fondo di coesione l’anno prossimo e il completamento è previsto per la fine del 2001.

Controllo del traffico aereo

L’installazione dei 4 radar terminali è stata ultimata. Lo stesso dicasi dei diversi controlli di qualità necessari. Manca solo il radome del radar terminale di Rodi. Sarà installato a febbraio 2000. Il controllo del funzionamento seguirà.

Le procedure relative all’installazione di tre radar a lungo raggio a Thassos, Rodi e Karpathos vanno avanti.

Dopo alcuni ritardi, anche le procedure relative al sistema di investigazione aeronautica e al sistema di gestione della sicurezza hanno seguito il loro corso nel 1999 e, se tutto va bene, l’aggiudicazione degli appalti relativi ad entrambe le opere dovrebbe aver luogo entro la fine del 2000. I risultati sono previsti per la fine del 2000 soprattutto per quanto riguarda il sistema di gestione della sicurezza.

Rete ferroviaria

Nel 1999, è proseguita la realizzazione dei progetti ferroviari già approvati, anche se, per alcuni di essi, occorre registrare ritardi considerevoli. Lo stato di avanzamento di tutti i progetti in corso è stato constatato dai rappresentanti della direzione del Fondo di coesione durante le missioni ad hoc effettuate nel corso dell’anno.

È stata inoltre rilevata la necessità di migliorare la gestione di ERGOSE. Le autorità elleniche si sono impegnate a prendere le misure necessarie.

Trasporto marittimo

Nel 1999 è stato adottato un solo progetto portuale che riguarda la costruzione di banchine per l’attracco delle navi da crociera nel punto “Palataki” del porto del Pireo. Per questo progetto è stato concesso un contributo di 9,7 milioni di euro.

3.1.2. Spagna (comprese le regioni ultraperiferiche)

Per conseguire l’equilibrio tra gli stanziamenti destinati al settore trasporti e quelli assegnati al settore ambiente nell’arco del periodo 1993-99, si è cercato di aumentare i contributi finanziari del Fondo di coesione ai progetti di tipo ambientale al fine di ottenere, per il periodo 1997-99, una ripartizione che preveda lo stanziamento del 55% delle risorse disponibili per quest’ultimo tipo di progetti e del 45% dei contributi per progetti in materia di infrastrutture di trasporto. (si veda l’elenco dei progetti nell’allegato III).

3.1.2.1. Ambiente

Approvvigionamento idrico

Nel periodo 1993-1999, l'intervento del Fondo di coesione in progetti di approvvigionamento idrico ha raggiunto i 1.211 milioni di euro, vale a dire il 13,1% del contributo comunitario globale concesso alla Spagna.

Le attività si sono concentrate sull'aumento del volume di acqua potabile di qualità disponibile attraverso la costruzione di infrastrutture di captazione, trasporto e trattamento e attraverso lavori di adeguamento delle infrastrutture esistenti. Con il contributo del Fondo di coesione, è stato predisposto, inoltre, un sistema di previsione e di allarme (SAIH: Sistema Automatico de Información Hidrológica) in tutti i grandi bacini idrografici.

Nel 1999, il contributo del Fondo di coesione nel settore dell'approvvigionamento idrico ha rappresentato il 28% delle risorse disponibili per progetti in materia ambientale, vale a dire 259 milioni di euro. Tale dotazione ha consentito di adottare dieci decisioni relative a nuovi progetti e sette decisioni di modifica recanti un aumento dei costi per permettere l'introduzione di elementi supplementari.

Le decisioni adottate in questo settore mirano, in gran parte, all'adeguamento dei sistemi di approvvigionamento esistenti e al miglioramento della qualità dell'acqua in conformità ai parametri stabiliti dalle direttive comunitarie 80/778/CEE e 98/83 CE.

L'obiettivo dei progetti adottati per la regione di Madrid è quello di garantire l'approvvigionamento idrico permanente delle zone a forte sviluppo urbano, sfruttando maggiormente le possibilità di interconnessione tra sei fonti idrologiche distinte e realizzando una gestione più razionale delle risorse attraverso un'utilizzazione più coordinata delle stesse.

Nel 1999, anche altre grandi città e regioni spagnole, come Salamanca, Albacete, Cartagena, Alicante, la regione del Bajo Ebro e le isole Baleari, hanno beneficiato dell'adozione di progetti che, alla fine, consentiranno di ottenere un approvvigionamento idrico sicuro e una qualità dell'acqua conforme alle direttive comunitarie.

Trattamento delle acque reflue

Nel periodo 1993-1999, sono stati compiuti notevoli progressi grazie, in particolare, all'intervento del Fondo di coesione e alla concessione, da parte di quest'ultimo, di sovvenzioni per un totale di 2.068 milioni di euro, vale a dire il 22,4% dei contributi assegnati alla Spagna per i sette anni in questione. Questi investimenti hanno consentito di realizzare il Piano nazionale spagnolo per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue adottato nel 1995, nonché l'applicazione della direttiva 91/271/CEE.

Nel 1999, il settore ha assorbito una parte molto rilevante delle risorse disponibili per la Spagna, vale a dire 567,9 milioni di euro, che rappresentano il 32,3% del totale. Sono state adottate diciotto decisioni, di cui cinque relative a modifiche (lavori complementari o fasi aggiuntive) e tredici relative a nuovi progetti. Questi ultimi riguardano impianti di depurazione o sistemi integrati di smaltimento e trattamento delle acque reflue nelle seguenti comunità autonome: Andalusia, Baleari, Canarie, Cantabria, Castiglia-Leon, Catalogna, Madrid e Valencia. Va segnalato, a tal proposito, il progetto relativo al sistema del Prat de Llobregat in Catalogna (per un

importo pari a 204 milioni di euro), che ha per oggetto la realizzazione di un impianto di depurazione biologico, di un emissario sottomarino e di una rete di collettori che servirà nove comuni della zona metropolitana di Barcellona.

La particolare importanza che il Fondo di coesione attribuisce al finanziamento dei progetti nelle regioni ultraperiferiche dei paesi beneficiari ha portato al finanziamento di impianti di depurazione delle acque reflue nelle due grandi isole dell'arcipelago delle Canarie per un importo di 25 milioni di euro.

Gestione dei rifiuti

Nel 1999, ai progetti riguardanti la gestione dei rifiuti sono stati destinati 70,3 milioni di euro, di cui 47,7 milioni (68%) corrispondono a impegni per progetti approvati nel corso degli anni precedenti (nuove quote annue o modifiche di decisioni precedenti) e il resto a impegni relativi a progetti di nuova approvazione. In entrambi i casi, i nuovi progetti riguardano l'attuazione dei piani di gestione dei rifiuti delle regioni interessate da tali progetti. Si tratta di piani basati su accordi conclusi tra il governo nazionale e le comunità autonome responsabili della gestione dei rifiuti nei rispettivi territori.

Con gli impegni del 1999, il settore della gestione dei rifiuti ha assorbito 481 milioni di euro, vale a dire il 10,3% dei contributi destinati dal Fondo di coesione a progetti di tipo ambientale dal 1993 ad oggi.

Riassetto e recupero del litorale

E' stata adottata una decisione per la concessione di un contributo di 9 milioni di euro a favore di un progetto di recupero ambientale del litorale nel Ría del Ferrol. Il principale obiettivo del progetto è quello di ripristinare quanto prima possibile le sue caratteristiche naturali, consentendo l'accesso alla costa e risanando spazi degradati.

Progetti di rimboschimento e di lotta all'erosione

Nel periodo 1993-1999, i progetti spagnoli di rimboschimento e di lotta all'erosione hanno ricevuto dal Fondo di coesione contributi per 565 milioni di euro, vale a dire il 12,1% degli stanziamenti previsti per il settore ambientale.

I progetti rientrano nel piano di rimboschimento spagnolo relativo al periodo 1995-1999 e prevedono una serie di interventi da effettuarsi a cura della Direzione per la conservazione della natura del Ministero dell'Ambiente e delle regioni autonome.

Queste le principali attività previste dai progetti:

- rimboschimento delle aree vulnerabili mediante la piantagione di opportune specie di alberi ed arbusti;
- trattamento delle aree boschive esistenti allo scopo di migliorare la vegetazione e mantenere un certo equilibrio tra protezione del suolo e copertura arborea;
- piccoli lavori infrastrutturali volti a consolidare le rive di fiumi e torrenti;
- rimboschimento e trattamento delle aree danneggiate da incendi o che rischiano di essere danneggiate.

I progetti sono tutti finalizzati alla lotta contro l'erosione e la desertificazione nelle regioni vulnerabili, nonché alla protezione e alla rigenerazione delle foreste danneggiate dagli incendi. Essi riguardano tutti i maggiori bacini fluviali della Spagna e rappresentano una risposta concertata al fatto che circa il 40% del territorio del paese è interessato da gravi problemi di erosione.

Nel 1999, sono stati approvati due nuovi progetti (19,5 milioni di euro) nella regione di Valencia e nel bacino dell'Ebro. Una revisione dei progetti approvati negli anni precedenti ha consentito di includere nuove azioni nei settori che richiedevano un rafforzamento delle attività menzionate in precedenza. Stando alle ultime informazioni ricevute, tutti i lavori dovrebbero in pratica essere ultimati nel 2000.

3.1.2.2. Trasporti

Il 1999 è stato caratterizzato dal consolidamento dei progetti spagnoli in materia di infrastrutture di trasporto: nel corso dell'anno è stato adottato un numero esiguo di nuove decisioni.

In linea con il "Plan Director de Infraestructuras 1993-2007" e con gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il Fondo di coesione ha contribuito in modo rilevante alla realizzazione dei progetti spagnoli in materia di infrastrutture di trasporto, soprattutto nel settore stradale e in quello ferroviario (cfr. § 2.2.2.). Dal 1993 ad oggi, sono stati impegnati contributi del Fondo per un importo pari a 4.597 milioni di euro, vale a dire il 50,3% dello stanziamento globale destinato alla Spagna.

Gli impegni relativi ai progetti stradali hanno assorbito 2.611 milioni di euro (56,8% della dotazione globale assegnata al settore dei trasporti), laddove ai progetti ferroviari sono stati destinati 1.859,2 milioni di euro (40,4% della dotazione globale assegnata al settore dei trasporti).

Strade ed autostrade

Fino al 1997, la maggior parte dei contributi del Fondo di coesione è stata assorbita da progetti in materia di infrastrutture stradali. Da allora, questa predominanza è andata attenuandosi. L'importanza di tali investimenti, tuttavia, riflette la necessità di completare e potenziare la rete stradale spagnola per far fronte alla rapida crescita del traffico. Tutti i progetti sostenuti dal Fondo di coesione mirano al conseguimento degli obiettivi TEN e del piano stradale generale, vale a dire il completamento delle arterie autostradali a maggior traffico, il collegamento delle regioni periferiche con i principali centri economici, la riduzione dell'eccessiva radialità della rete stradale spagnola, la diminuzione della congestione del traffico nei centri urbani e l'integrazione della rete stradale spagnola con quella dei paesi UE confinanti.

In linea con questi obiettivi, l'intervento del Fondo di coesione si è concentrato sulle arterie principali (cfr. allegato).

Grande attenzione è stata rivolta alla sorveglianza dell'esecuzione dei progetti approvati negli anni precedenti. Il monitoraggio si è basato, in particolare, sulle informazioni (indicatori fisici e finanziari) trasmesse dalle autorità spagnole, sulle informazioni fornite in sede di richiesta dei pagamenti intermedi e finali delle sovvenzioni e sui risultati delle missioni di controllo condotte in loco.

Ferrovie

Le priorità relative al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria spagnola sono quelle elencate nel "Plan Director de Infraestructuras 1993-2007". Esse comprendono lo sviluppo di linee ad alta velocità, il miglioramento delle linee esistenti (binari, dispositivi di segnalamento e altre strutture poste sulle linee) nonché la realizzazione di interventi generali riguardanti la manutenzione e la sicurezza. Il contributo del Fondo di coesione è stato destinato al finanziamento di tutti i progetti riguardanti lo sviluppo di reti transeuropee (TEN).

Dal 1993 ad oggi, l'intervento del Fondo di coesione si è concentrato sui progetti indicati in allegato.

Porti ed aeroporti

Il contributo complessivo destinato a porti ed aeroporti rappresenta il 2,2% della dotazione finanziaria assegnata al settore delle infrastrutture di trasporto (101,4 milioni di euro) e riguarda esclusivamente le isole Baleari.

Sistemi di gestione e controllo del traffico marittimo (VTS – Vessel Traffic Systems)

I progetti che rientrano in questa categoria riguardano la gestione e il controllo del traffico marittimo e la lotta all'inquinamento marino. Nel 1999, non è stato adottato alcun nuovo progetto di questo tipo, semplicemente perché non è stata presentata alcuna nuova domanda di finanziamento in questo settore. Nel periodo 1993-1999, ai progetti VTS sono stati concessi 25,3 milioni di euro nel quadro del piano nazionale per la gestione e il controllo del traffico marittimo.

3.1.3. Irlanda

Come osservato nelle precedenti relazioni, col tempo, l'intervento del Fondo di coesione in Irlanda è andato sempre di più sbilanciandosi verso il finanziamento di grandi progetti con dotazioni finanziarie pluriennali, riducendo, quindi, i contributi per progetti relativamente modesti e sospendendo l'approvazione di nuovi progetti, per concentrarsi sul completamento dei principali progetti esistenti. Il 1999 ha registrato una continuazione di tale tendenza; i contributi sono stati assegnati a progetti già finanziati negli anni precedenti e non è stato approvato nessun progetto interamente nuovo. L'anno è stato inoltre caratterizzato dal completamento di un buon numero di progetti in entrambi i settori di intervento.

Come per gli anni scorsi, la parte più consistente dei finanziamenti destinati al settore ambientale è stata utilizzata per proseguire la realizzazione dei progetti prioritari (nuove fasi di progetti finanziati dalla Commissione negli anni precedenti oppure quote annue di contributi destinati ai progetti di più ampia portata approvati in precedenza). Nel 1999, non è stato approvato nessun progetto interamente nuovo; l'unica novità è stato il finanziamento della fase V del progetto relativo al trattamento delle acque reflue nella regione di Dublino.

Nel 1999, oltre l'80% dei contributi relativi al settore ambientale è stato destinato a progetti riguardanti il trattamento delle acque reflue. Come negli anni precedenti, la priorità è stata riservata a quei progetti di trattamento delle acque reflue concernenti

le maggiori aree urbane e le aree sensibili sotto il profilo ambientale, progetti che, come previsto dalle direttive comunitarie, andavano completati entro la fine del decennio. Le fasi progettuali che sono state caratterizzate dal completamento dei relativi finanziamenti sono quelle dei progetti riguardanti la realizzazione delle reti fognarie principali di Wexford (fase II), Dublino (fase II), Dundalk (fase II), Cork (fase II) e Drogheda (fase II). La Commissione ha continuato a sostenere gruppi di progetti correlati riguardanti il trattamento delle acque in bacini fluviali e lacustri al fine di massimizzare l'impatto dei contributi già impegnati per la tutela ambientale di quelle aree. I progetti che, nel 1999, hanno visto il completamento del finanziamento comunitario sono quelli relativi ai bacini del fiume Suir e del Lough Ree.

Nel 1999, la maggior parte dei contributi destinati al settore dell'approvvigionamento idrico è stata utilizzata per la continuazione dei progetti di potenziamento della rete idrica nell'area della Grande Dublino e ai progetti di conservazione delle risorse idriche nella capitale. La conservazione delle risorse idriche resta un settore di intervento prioritario, poiché, come dimostra uno studio di consulenza del 1996, il controllo delle perdite dà spesso risultati economicamente più efficaci di quelli derivanti dalla costruzione di nuove infrastrutture primarie.

Nel settore dei trasporti, la maggior parte degli stanziamenti è stata utilizzata per proseguire l'attuazione dei grandi progetti relativi alla rete stradale transeuropea, con particolare riguardo alla strada Dublino-Belfast.

Nel settore ferroviario, è stato completato l'intervento a favore del progetto relativo ad alcuni tratti delle linee Dublino-Galway, Dublino-Sligo, Dublino-Waterford e Mallow-Tralee e di quello riguardante l'estensione della DART (Dublin Area Rapid Transit - Linea ferroviaria a transito rapido dell'area di Dublino).

Per l'elenco dei progetti, si veda l'allegato III.

3.1.3.1. Ambiente

Trattamento delle acque reflue

La maggior parte dei contributi è stata destinata alle quote annue relative ai grandi progetti in corso di realizzazione e a una nuova fase di un progetto già sovvenzionato in precedenza dalla Commissione.

Progetti di approvvigionamento idrico

La maggiore parte dei contributi è stata destinata al completamento delle quote annue relative a due progetti già in corso di realizzazione.

3.1.3.2. Trasporti

Strade

Nel 1999, sono stati impegnati 98,9 milioni di euro per progetti stradali. La totalità del contributo è stata destinata alle quote annue relative ai grandi progetti in corso di realizzazione. Non è stato approvato alcun progetto interamente nuovo, se si esclude il finanziamento parziale, mediante una singola quota annua, di un'ulteriore fase di uno dei principali progetti autostradali.

In funzione di una sana gestione finanziaria, la Commissione ha deciso di ridurre i contributi destinati a due progetti caratterizzati da ritardi dovuti a problemi di carattere ambientale, aumentando, di conseguenza, i fondi disponibili per la realizzazione della tangenziale di Drogheda (fase II).

Ferrovie

Un importo di 22,9 milioni di euro è stato destinato alle quote annue finali di due progetti prioritari in materia di infrastrutture ferroviarie.

3.1.4. Portogallo

3.1.4.1. Ambiente

Nel corso del periodo 1993-1999, le priorità del settore ambientale sono rimaste sempre le stesse: approvvigionamento di acqua potabile, smaltimento e depurazione delle acque reflue, gestione dei rifiuti solidi urbani.

Sempre nello stesso periodo, l'ambiente ha assorbito il 51,9% dei contributi del Fondo di coesione, registrando un aumento sensibile negli ultimi anni, e in particolare nel 1999, in cui tale percentuale ha raggiunto il 59% dello stanziamento complessivo.

Dalla ripartizione settoriale relativa all'intero periodo emerge una prevalenza degli impegni relativi allo smaltimento e alla depurazione delle acque reflue (18,4% del totale, ossia 552 milioni di euro) rispetto all'approvvigionamento di acqua potabile (16,9%, ossia 507 milioni di euro) e alla gestione dei rifiuti solidi (14,6%, ossia 437 milioni di euro).

Il 1999 ha registrato un aumento degli impegni relativi ai progetti di trattamento delle acque reflue e dei rifiuti solidi (rispettivamente il 24,7% e il 21,4% del totale), in seguito allo sforzo dello Stato membro di riassorbire il ritardo accumulato nell'applicazione della direttiva 91/271/CE.

Per quanto concerne la gestione dei rifiuti, la priorità è stata data ai sistemi di raccolta e di trattamento previsti nel piano strategico finanziato dal Fondo di coesione e adottato dal Portogallo nel 1996.

Tra il 1994 e il 1999, l'evoluzione della percentuale di popolazione portoghese interessata dai tre settori presi in considerazione è la seguente:

	1994	1999
Approvvigionamento di acqua potabile	77 %	90 %
Smaltimento e depurazione delle acque reflue	21 %	70%
Gestione dei rifiuti solidi urbani	42%	94%

Approvvigionamento di acqua potabile

Nel periodo 1993-1999, gli interventi del Fondo di coesione nel settore dell'approvvigionamento di acqua potabile hanno raggiunto i 507 milioni di euro, vale a dire circa il 17% del contributo complessivo del Fondo destinato al Portogallo e un terzo dell'importo assegnato al settore dell'ambiente per lo stesso periodo.

La strategia d'intervento adottata si è basata su una forte concentrazione dei finanziamenti nelle tre regioni più popolate del Portogallo (Grande Lisbona, Grande Porto e regione dell'Algarve), al fine di riassorbire il ritardo accumulato in questo settore in conformità alle direttive comunitarie 80/778/CEE e 98/83/CE.

La messa in opera dei sistemi di gestione di tipo intercomunale ha contribuito alla realizzazione dei progetti di grandi dimensioni (peraltro perfettamente in linea con la strategia adottata), consentendo di ottenere notevoli economie di scala e di utilizzare capacità tecniche e di gestione affidabili.

Nel 1999, il livello degli interventi del Fondo di coesione in questo settore è sceso a circa il 13% dello stanziamento globale, in seguito all'esaurimento, in quest'ultimo anno, delle risorse finanziarie disponibili per l'adozione di nuovi progetti, se si esclude l'impegno delle quote annue relative ai grandi progetti in corso e il supplemento finanziario chiesto per la realizzazione dei lavori relativi all'elaborazione del piano idrico nazionale e dei piani di bacino.

Trattamento delle acque reflue

Nel settore del trattamento delle acque reflue, l'intervento del Fondo di coesione è quasi esclusivamente riservato alle tre zone a maggiore concentrazione urbana del Portogallo: Lisbona, Porto e l'Algarve. Le rare eccezioni a tale criterio geografico riguardano progetti intesi a risolvere problemi ambientali particolarmente gravi ed urgenti, che esigono un intervento rapido e, in taluni casi, su vasta scala.

Gli impegni di stanziamento realizzati nel 1999 dal Fondo di coesione nel settore in questione rappresentano il 24,7% delle risorse destinate ai progetti ambientali.

Malgrado ciò, si registrano ancora considerevoli ritardi per quanto riguarda la realizzazione dei progetti di smaltimento e depurazione delle acque reflue rispetto alle date fissate dalla direttiva 91/271/CEE per la messa in opera dei sistemi di trattamento. Ne deriva che gli sforzi in tal senso devono essere proseguiti e intensificati nel prossimo futuro. Infatti, come dimostra lo studio realizzato da WS ATKINS International per il Fondo di coesione, il Portogallo ha bisogno di ingenti investimenti nel settore del trattamento delle acque reflue di origine urbana, al fine di poter ottemperare a tutte le norme comunitaria in materia.

Nel 1999, la Commissione e le autorità portoghesi hanno rafforzato la propria azione nel settore delle acque reflue assegnando a quest'ultimo la parte più consistente degli investimenti destinati all'ambiente. Ciò ha consentito di compiere notevoli progressi nell'applicazione delle direttive comunitarie in materia, in particolare della direttiva 91/271/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1991, modificata dalla direttiva 98/15/CE della Commissione del 27 febbraio 1998.

Per quanto riguarda i contributi concessi a seguito di nuove decisioni, il settore delle acque reflue ha beneficiato, nel 1999, di un nuovo stanziamento di 11.045.750 euro per la realizzazione di un solo nuovo progetto (cfr. allegato III).

La prima fase del progetto di disinquinamento integrato dei bacini idrografici del Rio Lis e della Ribeira de Seiça consiste nella realizzazione di un sistema integrato per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue degli agglomerati urbani e, in particolare, delle inquinantissime aziende suinicole che riversano i loro scarichi in questi bacini. Si tratta di una soluzione basata sul principio “chi inquina paga” e che prevede la partecipazione del Ministero dell’Agricoltura e degli imprenditori agricoli tramite le loro associazioni professionali. Il progetto (il cui obiettivo globale è quello di migliorare la qualità dell’ambiente nel bacino del Lis) servirà sicuramente da esempio per altri casi simili in altri bacini idrografici del paese.

Gestione dei rifiuti solidi urbani

Come nel 1998, l’attività del Fondo di coesione nel settore dei rifiuti urbani si è concentrata essenzialmente sulla sorveglianza dell’esecuzione dei progetti adottati negli anni precedenti.

Nel 1999 è stato adottato un solo nuovo intervento che riguarda la prima fase del progetto relativo all’unità di recupero dei rifiuti dell’isola di Madera. Questa prima fase richiede un investimento di 46 milioni di euro, di cui 31 milioni concessi dal Fondo di coesione. Essa prevede, tra l’altro, la costruzione e l’equipaggiamento di un inceneritore per rifiuti urbani e di un inceneritore per rifiuti ospedalieri. Una volta completato, il progetto consentirà di ottenere una soluzione integrata al problema dei rifiuti non solo nell’isola di Madera ma anche in quella di Porto Santo. L’importanza di questo investimento è legata alla misura in cui la sua realizzazione si tradurrà in un miglioramento dell’ambiente, della situazione sanitaria e della qualità della vita. Vanno evidenziati, inoltre, gli effetti positivi diretti sul turismo, che costituisce un settore economico chiave per l’arcipelago.

Alla fine del 1999, si è concluso il primo periodo di esecuzione del Fondo di coesione ed è, quindi, possibile tracciare un bilancio dell’intervento del Fondo in Portogallo nel periodo 1993-1999 nel settore dei rifiuti.

L’elaborazione, nel 1996, del piano strategico per il trattamento dei rifiuti solidi urbani, cofinanziato dal Fondo di coesione, ha permesso di procedere a una diagnosi dei problemi e a una definizione della strategia di intervento, al fine di correggere i cattivi indicatori esibiti dal Portogallo in materia di gestione dei rifiuti urbani.

Per la realizzazione delle infrastrutture necessarie, il Portogallo si è dotato di un modello di gestione basato sull’istituzione di enti intercomunali, di consorzi di comuni e di imprese a capitale misto (pubblico e privato).

In tale contesto, il Fondo di coesione ha finanziato, nel periodo in questione, sei progetti gestiti da enti intercomunali, tre progetti gestiti da consorzi di comuni e due progetti gestiti da imprese a capitale misto. Insieme a quello relativo all’unità di recupero dei rifiuti dell’isola di Madera, questi progetti costituiscono la parte essenziale dell’intervento del Fondo e assorbono un investimento di 646 milioni di euro, cofinanziato dal Fondo per 438 milioni di euro, vale a dire il 14,6% degli stanziamenti complessivi destinati al Portogallo per l’intero periodo.

Questi progetti hanno consentito la costruzione di una rete di infrastrutture di base destinata a una gestione adeguata dei rifiuti urbani e interessano la quasi totalità della fascia costiera del Portogallo, in cui la densità demografica è maggiore. La popolazione servita è di circa 7,2 milioni di abitanti, vale a dire il 73% della popolazione totale, per una superficie che rappresenta circa il 29% del territorio nazionale.

3.1.4.2. Trasporti

- Un anno di consolidamento

Il 1999 è stato sostanzialmente un anno di consolidamento dei progetti portoghesi in materia di infrastrutture di trasporto anziché un anno di varo di nuovi progetti. Ciò si spiega in particolare per il fatto che il 1999 coincide con la fine del primo periodo di intervento del Fondo di coesione.

Di conseguenza, gli impegni pari a 225,5 milioni di euro effettuati nel 1999 a favore di progetti nel settore dei trasporti si riferiscono esclusivamente alle quote '99 di progetti approvati negli anni precedenti.

Nel 1999, è stato possibile pagare il saldo del contributo attribuito al ponte Vasco da Gama (oltre 29,3 milioni di euro, per un contributo complessivo di 311.2) dopo una serie di messe a punto con le autorità portoghesi che hanno servito a garantire il pieno rispetto delle clausole ambientali a cui il cofinanziamento comunitario era subordinato. Sempre nel 1999, la Commissione ha inoltre potuto, sulla base della pertinente relazione finale, chiudere il capitolo finanziario dei progetti relativi alla linea ferroviaria di Beira Alta.

- Preparazione del prossimo periodo d'intervento

Il 1999 avrà consentito di gettare le basi per una riflessione con le autorità portoghesi sulle prospettive future delle attività del Fondo, riflessione basata su una visione globale dell'evoluzione sin dal 1993 di cui una sintesi figura in appresso per quanto concerne il settore dei trasporti.

In occasione di più riunioni che hanno avuto luogo con le autorità portoghesi, segnatamente nel quadro di tavole rotonde organizzate prima di presentare il Programma di Sviluppo Regionale del Portogallo, la Commissione ha colto l'occasione per annunciare le sue priorità d'azione e manifestare le sue preoccupazioni, segnatamente in relazione all'ambiente.

- Sono stati in particolare evidenziati i seguenti orientamenti:
 - valutazione rigorosa delle risorse disponibili per il periodo 2000/2006, la quale dovrebbe consentire di meglio definire le priorità, in special modo per il completamento delle RTE-T e di poter meglio coordinare l'intervento dei vari strumenti comunitari;
 - concertazione in merito all'attuazione del progetto prioritario n. 8 di Essen («collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto d'Europa»);

- priorità al rafforzamento delle prestazioni dei modi ferroviario e marittimo, per garantire trasferimenti dal traffico stradale verso altri modi di trasporto meno inquinanti e per contribuire alla promozione di uno sviluppo sostenibile;
 - ricorso più intenso al PPP (partenariato pubblico/privato) che dovrebbe consentire di rafforzare l'effetto moltiplicatore dei contributi comunitari e rendere possibile il cofinanziamento di una più vasta gamma di progetti.
- Visione globale dell'evoluzione dal 1993 in poi

Il contributo finanziario attribuito ai trasporti dal 1993, che ha raggiunto 1.446 milioni di euro (48,1% della dotazione globale assegnata al Portogallo), è stato al centro di una strategia intesa a garantire un inserimento appropriato nelle reti transeuropee e a rafforzare il sistema di trasporto del paese tenuto conto della sua situazione periferica.

L'intervento del Fondo - relativamente concentrato (29% della «quota» Portogallo), soprattutto all'inizio del periodo, sul settore stradale - ha consentito segnatamente di portare a termine i corridoi Lisbona/Madrid e Lisbona/La Coruna, e di accelerare la costruzione dell'asse Lisbona/Valladolid. Questi tre corridoi, altamente prioritari, integrano la rete transeuropea e i due ultimi fanno anche parte del progetto prioritario n. 8 d'Essen. Peraltro un contributo decisivo è stato assegnato per eliminare le gravi strozzature nelle zone urbane di Lisbona (finanziamento di progetti per la circonvallazione e la tangenziale, ampliamento dell'autostrada che scorre a nord della città e nuovo ponte sul Tago) e di Porto (aumento della capacità del tratto Porto/Aguas Santas nonché parte dei lavori relativi al ponte "de Freixo").

Sul piano delle infrastrutture finanziarie, durante il periodo di cui trattasi, è stato compiuto uno sforzo considerevole (334 milioni di euro pari all'11% del totale) a favore di due corridoi ferroviari d'importanza strategica che collegano il Portogallo al centro dell'Europa. In tal modo, il Fondo ha approvato una serie di progetti che fanno parte dei piani globali di ammodernamento delle due linee ferroviarie in parola per sostenere l'ambizioso programma di investimenti in infrastrutture lanciato dal Portogallo in questo settore. I lavori della linea di "Beira Alta" sono stati completati grazie soprattutto a un intervento congiunto del Fondo di coesione e del FESR mentre il programma di ammodernamento della linea del nord dovrà essere portato avanti nel periodo 2000/2006.

Il trasporto marittimo ha anch'esso beneficiato dei contributi del Fondo durante l'intero periodo d'intervento per un importo che non supera il 3% del totale. Investimenti nel settore del trasporto marittimo a breve distanza (porti di Lisbona e Leixões), che potrebbero favorire il trasferimento verso il modo marittimo di parte del traffico dei collegamenti terrestri nonché azioni intese a rafforzare la collaborazione con altri modi di trasporto e la sicurezza portuale (porti di Leixões e Sines) hanno beneficiato di una priorità nell'attribuzione dei contributi del Fondo.

Nel settore dei trasporti aerei un solo progetto - aeroporto del Funchal sull'isola di Madera - ha beneficiato di un contributo del Fondo di circa 160 milioni di euro (5% del totale) nell'intento di migliorare l'accessibilità a questa regione ultraperiferica e di dare impulso al settore turistico che ha una forte presenza sull'isola.

3.2. Assistenza tecnica e studi

3.2.1. Politica generale del Fondo

Per svolgere nella maniera migliore il proprio compito di gestione e per rendere ancora più efficaci gli aiuti concessi, la direzione del Fondo di coesione si è fatta assistere da numerosi esperti e consulenti nei diversi settori che rientrano nel campo d'intervento del Fondo stesso.

I consulenti svolgono un ruolo essenziale nella valutazione, nell'analisi e nella sorveglianza dei progetti presentati ai fini di un cofinanziamento. Il ricorso ad esperti serve infatti alla Commissione per completare la sua competenza tecnica con conoscenze pratiche e aggiornate in diverse materie, ciò che le consente di svolgere i suoi compiti in modo ottimale.

3.2.2. Assistenza tecnica su iniziativa della Commissione

Le misure di assistenza tecnica, attuate tramite consulenti esterni, rivestono un ruolo estremamente importante nello svolgimento dei compiti attribuiti al Fondo di coesione.

Tali misure permettono di completare le competenze esistenti all'interno dei servizi della Commissione.

I consulenti prescelti sono tra i migliori d'Europa. Essi vengono selezionati mediante gare d'appalto conformi alla direttiva 92/50/CEE che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi.

Si tratta, in genere, di società di consulenza che hanno sede in Stati che non sono direttamente interessati dall'attività del Fondo, anche se spesso si associano a società di consulenza dei paesi beneficiari.

Nell'ambito del bilancio 1999 del Fondo di coesione, per le misure relative all'assistenza tecnica e agli studi è stato impegnato un importo di 157.412 euro, un impegno, questo, lievemente inferiore a quello dell'esercizio precedente (-10%). La riduzione è giustificata dal fatto che sono ancora in vigore numerosi contratti quadro di assistenza tecnica che, essendo contratti pluriennali stipulati in precedenza, non richiedono nuovi impegni finanziari.

Nel periodo 1993-1999, sono stati impegnati 8,6 milioni di euro, pari a circa lo 0,05% delle risorse stanziato dal Fondo.

Poiché gli attuali contratti quadro sono in scadenza, a giugno 1999 sono state pubblicate due grandi gare d'appalto finalizzate alla scelta dei consulenti che dovranno coadiuvare i servizi della Commissione nella valutazione tecnica dei progetti futuri o in corso durante il nuovo periodo di programmazione che inizierà nel 2000. Sono stati scelti due consorzi di consulenti: uno per il settore dei trasporti e l'altro per il settore ambientale.

4. SORVEGLIANZA, CONTROLLO E IRREGOLARITÀ

4.1. Sorveglianza: comitati e missioni

4.1.1. Grecia

Comitati di sorveglianza

I comitati di sorveglianza dei settori trasporti e ambiente si sono riuniti nel marzo e nell'ottobre del 1999. Si sono tenute, inoltre, le riunioni dei comitati ad hoc istituiti per i progetti "Spata" (trasporti), "Evinos – Eydap" e "Psyttalia" (ambiente).

I comitati di sorveglianza sono presieduti dal segretario generale del Ministero dell'Economia nazionale: di tali comitati fanno parte i segretari generali degli altri ministeri interessati dagli interventi del Fondo di coesione, i rappresentanti della Commissione (il Fondo di coesione e le altre direzioni competenti), della BEI, dei ministeri greci, delle associazioni dei comuni nonché i sindaci nella loro qualità di committenti.

I comitati hanno esaminato una serie di tavole sinottiche articolate per decisioni e per progetti, nonché le relazioni relative ai singoli progetti. La Commissione ha esaminato attentamente i progetti dal punto di vista del rispetto delle politiche comunitarie.

Le varie riunioni dei comitati di sorveglianza hanno inoltre consentito di:

- rendere noti gli importi degli impegni e dei pagamenti effettuati nel 1999 per i progetti greci nei settori dei trasporti e dell'ambiente;
- comunicare all'autorità designata dello Stato membro, ai ministeri competenti e ai beneficiari finali l'esito dell'esame delle nuove domande di contributo;
- avere conoscenza diretta dei problemi che i beneficiari finali hanno dovuto affrontare nel corso della realizzazione delle opere;
- definire le rispettive posizioni (Stato membro/Commissione) in merito alla prosecuzione dei progetti, alla sovvenzionabilità delle spese e alle informazioni da comunicare alla Commissione;
- rendere note, da parte delle autorità elleniche, eventuali modifiche da apportare nel 1999 ai progetti già approvati e su cui la Commissione deve pronunciarsi.

L'esecuzione nel **settore dei trasporti** ha raggiunto nel 1999 un ritmo soddisfacente per i progetti Pathe ed Egnatia sia dal punto di vista finanziario che dal punto di vista dei lavori di costruzione. Notevoli ritardi si registrano, invece, nell'esecuzione dei progetti ferroviari. Una lettera d'avvertimento è stata inviata dalla Commissione.

Anche il comitato ad hoc per il nuovo aeroporto di Atene a Spata si è riunito due volte nel 1999. Il comitato di sorveglianza ha esaminato lo stato di avanzamento materiale e finanziario del progetto e accertato il rispetto delle politiche comunitarie, in particolare di quella ambientale, e delle disposizioni specifiche contenute nella decisione della Commissione. Queste ultime si riferiscono essenzialmente al completamento delle vie di accesso all'aeroporto e all'installazione

dell'apparecchiatura aeronautica nei tempi stabiliti. Grazie all'impegno delle parti interessate, sono stati adottati tutti i provvedimenti necessari. La costruzione dell'aeroporto procede secondo le previsioni.

Anche l'esecuzione materiale e finanziaria dei progetti del 1999 relativi al **settore ambientale** è nel complesso soddisfacente, benché alcuni progetti abbiano accumulato dei ritardi. Quando le spiegazioni fornite per questi ritardi risultavano poco convincenti, la Commissione ha provveduto all'invio di una lettera di avvertimento basata sulle clausole dell'allegato VI della decisione di concessione del contributo del Fondo di coesione.

Il comitato ad hoc relativo al progetto "Evinos" si è riunito due volte nel 1999. Esso segue il progetto concernente l'approvvigionamento idrico di Atene mediante le acque del fiume Evinos e i progetti della società di distribuzione dell'acqua della capitale (EYDAP) che riguardano il trasporto dell'acqua e la gestione delle risorse idriche nell'agglomerato di Atene.

Il progetto "Evinos" è soggetto a un controllo materiale, finanziario e tecnico. Una parte essenziale del progetto finanziato dal Fondo di coesione è stata completata. L'elaborazione dello studio finale globale è proseguita secondo le previsioni. La società "Montgomery Watson" ha assunto la funzione di "project manager" dei progetti EYDAP.

Il comitato di sorveglianza per il depuratore biologico di Atene a Psyttalia (seconda fase) si è riunito due volte nel 1999. Il progetto è soggetto a un controllo materiale, finanziario e tecnico.

Missioni di sorveglianza

Nell'ambito dell'attuazione dei progetti pilota, il Fondo di coesione ha effettuato, nel 1999, due missioni al lago Koronia, presso Salonicco, per consentire l'avvio del progetto di protezione del lago. Numerosi sono stati gli incontri svoltisi in loco con le autorità elleniche locali, regionali e nazionali (oltre alle riunioni delle stesse autorità con gli esperti scelti dal Fondo di coesione) per elaborare il piano generale del progetto e per informare e sensibilizzare i rappresentanti dei paesi limitrofi sull'importanza ambientale, economica e sociale del progetto stesso. L'adozione della prima fase alla fine del 1999 contribuirà all'avvio dei lavori di protezione del lago Koronia.

Altre missioni sono state effettuate nel 1999 per l'attuazione del progetto pilota riguardante l'isola di Santorini (approvvigionamento idrico, smaltimento e depurazione delle acque reflue, gestione dei rifiuti solidi urbani). Anche in questo caso sono stati organizzati incontri con le autorità locali, regionali e nazionali, nonché azioni di sensibilizzazione e informazione degli abitanti dell'isola sull'importanza dei progetti intrapresi. L'adozione della prima fase del progetto alla fine del 1999 contribuirà al miglioramento della tutela ambientale sull'isola di Santorini attraverso un approccio integrato ai problemi esistenti.

Particolare attenzione è stata rivolta al progetto di approvvigionamento idrico di Salonicco mediante le acque del fiume Aliakmon e al progetto di risanamento del golfo di Thermaïkos.

Altre missioni di sorveglianza sono state effettuate, inoltre, nel 1999 dai relatori del Fondo di coesione. Per un elenco di tali missioni e delle missioni di controllo della qualità, si veda l'allegato II.

4.1.2. *Spagna*

Comitato di sorveglianza

Nel 1999, il comitato di sorveglianza dei progetti finanziati dal Fondo di coesione si è riunito a Madrid in due sessioni: la undicesima riunione si è tenuta il 27, 28 e 29 aprile, mentre la dodicesima riunione si è svolta il 19, 20 e 21 ottobre.

Il comitato si suddivide in sette comitati specifici:

- Comitato per il progetto TAV SUD: linea Madrid-Barcellona;
- Comitato per i progetti dell'amministrazione centrale in materia di infrastrutture di trasporto;
- Comitato per i progetti di rimboschimento;
- Comitato per i progetti delle corporazioni locali;
- Comitato per i progetti ambientali dell'amministrazione centrale, compresi i progetti idrologici;
- Comitato per i progetti delle comunità autonome;
- Comitato per i progetti di partenariato pubblico – privato.

Sono state esaminate circa 220 schede di sorveglianza riguardanti lo stato di avanzamento di progetti e gruppi di progetti.

Le opere relative a numerosi progetti sono già state ultimate, ma gli aspetti amministrativi connessi con la chiusura dei contratti ritardano l'invio delle relazioni finali e, di conseguenza, differiscono anche il pagamento del saldo. Nella relazione finale che accompagna il pagamento del saldo dovrà essere specificato che gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti, inquadrando il progetto all'interno di un piano.

La realizzazione dei progetti è risultata soddisfacente. Si registrano, tuttavia, dei problemi di gestione dovuti all'elevato numero di modifiche e fusioni.

Il comitato per i progetti di partenariato pubblico – privato si è riunito per la prima volta nel 1999. La finalità del comitato è quella di esaminare i progetti che prevedono anche un finanziamento privato. Gli appalti relativi alla maggior parte di questi progetti vengono assegnati sotto forma di concessione. Altri sono gestiti da società pubbliche costituite con la partecipazione dell'amministrazione centrale, regionale e locale.

Essendo stati gli ultimi ad essere istituiti prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento, questi comitati di sorveglianza hanno offerto l'occasione per riflettere

sulle attività del passato e sugli orientamenti futuri basandosi sull'esperienza acquisita.

Tre sono gli argomenti trattati in vista del prossimo periodo di programmazione:

- (1) le modifiche apportate dal nuovo regolamento;
- (2) i nuovi principi di inquadramento strategico degli interventi del Fondo di coesione;
- (3) l'individuazione di nuove prassi gestionali che consentano di mettere in atto una gestione più semplice, più efficace e più trasparente.

Missioni di sorveglianza

Le missioni di sorveglianza hanno consentito di effettuare un controllo in loco sia dei progetti in corso che di quelli ancora in fase di approvazione. Sono state tenute riunioni con gli organismi responsabili della presentazione e della realizzazione dei progetti, al fine di conoscere in modo più approfondito i diversi piani settoriali delle regioni visitate. Le missioni hanno permesso di verificare lo stato di avanzamento dei lavori, di chiarire le difficoltà incontrate nell'esecuzione dei progetti e, per i progetti ancora in fase di approvazione, di conoscere meglio gli obiettivi perseguiti.

Per l'elenco delle missioni, si veda l'allegato II.

4.1.3. Irlanda

Comitato di sorveglianza

Nel 1999, il comitato di sorveglianza irlandese si è riunito il 15 aprile e il 25 novembre.

Come negli anni precedenti, la Commissione era rappresentata dalla direzione del Fondo di coesione e da membri delle altre direzioni competenti, mentre le autorità irlandesi erano rappresentate dal Ministero delle Finanze, che ha svolto funzioni di presidenza e di segreteria, nonché da responsabili dei ministeri irlandesi competenti per i comparti che beneficiano dei contributi del Fondo. Erano inoltre presenti rappresentanti degli enti pubblici competenti per la realizzazione dei progetti (ad esempio, Irish Rail –l'ente che gestisce le ferrovie statali– e le autorità portuali) e rappresentanti di alcune autorità locali responsabili dell'elaborazione, dell'attuazione e della gestione dei progetti stradali, di trattamento delle acque e di approvvigionamento idrico.

La Commissione si è dichiarata ancora una volta soddisfatta della qualità delle informazioni trasmesse sulla gestione dei progetti, anche se, in una minoranza di casi, è stato necessario chiedere informazioni supplementari per avere un'idea precisa dello stato di avanzamento dei progetti e per ottenere una spiegazione in merito ai ritardi registrati nel completamento degli stessi.

In linea di massima, la Commissione esprime soddisfazione per i progressi compiuti. Tuttavia, se, da un lato, si è assistito a un completamento soddisfacente di numerosi progetti, dall'altro lato, alla fine del 1999, circa la metà dei progetti esistenti era ancora da ultimare. In particolare, la Commissione ha espresso preoccupazione per i

numerosi progetti ambientali per i quali è stata chiesta una proroga delle scadenze e per l'entità degli aumenti dei costi relativi ad alcuni progetti. La Commissione ha ribadito la propria posizione al riguardo, facendo presente che eventuali incrementi dei contributi concessi saranno approvati soltanto se gli aumenti dei costi saranno giustificati in modo dettagliato, e comunque entro i limiti delle risorse disponibili. Questa posizione è stata accettata dalle autorità irlandesi, per cui non è stata presentata alcuna richiesta specifica di copertura di tali maggiori costi.

Missioni di sorveglianza

Per l'elenco delle missioni, si veda l'allegato II.

4.1.4. Portogallo

Comitato di sorveglianza

Nel 1999, il comitato di sorveglianza si è riunito il 25/26 marzo e il 26/27 ottobre. Realizzate anche quest'anno secondo un approccio sistemico che evidenzia i collegamenti esistenti tra i diversi progetti e la coerenza globale degli interventi, queste riunioni continuano a svolgere una funzione determinante ai fini di un controllo adeguato dei singoli progetti. È nel corso di tali riunioni, infatti, che emergono le difficoltà incontrate nella realizzazione dei progetti e che vengono ricercate le soluzioni più opportune.

Le riunioni prevedono diversi sottocomitati di sorveglianza specifici. Oltre al comitato di sorveglianza generale, esistono, infatti, il comitato per la sorveglianza dei progetti relativi alla gestione dei rifiuti urbani e il comitato di sorveglianza del progetto di ampliamento dell'aeroporto del Funchal nell'isola di Madera. Il progetto relativo al finanziamento della centrale idroelettrica di Alqueva è seguito, invece, dal comitato istituito dai Fondi strutturali per il controllo del PEDIZA (Programma specifico di sviluppo integrato della zona di Alqueva). Questo comitato si è riunito due volte nel 1999.

Missioni di sorveglianza

Oltre ad aver partecipato alle riunioni del comitato di sorveglianza, l'unità E/2 della Direzione generale per la Politica regionale ha effettuato, nel 1999, diverse missioni di sorveglianza al fine di valutare lo stato di avanzamento dei progetti, conoscere in loco i problemi incontrati in fase di realizzazione e ricercare le soluzioni più adeguate per una normale esecuzione dei progetti stessi.

L'unità E/2 della DG Politica regionale ha inoltre partecipato a una serie di riunioni tecniche volte a definire o a migliorare le strategie di intervento in determinati settori di competenza del Fondo di coesione, segnatamente la gestione delle risorse idriche e il trasporto ferroviario, e a riunioni riguardanti l'applicazione delle nuove tecniche di finanziamento, in particolare quella del partenariato pubblico-privato (PPP).

Per un elenco delle missioni di sorveglianza effettuate dall'unità E/2 della DG Politica regionale, si veda l'allegato II.

4.2. Missioni di controllo

4.2.1. Grecia

Controlli della DG Politica regionale

Una missione è stata effettuata dai servizi di controllo della DG Politica regionale nel mese di gennaio. L'obiettivo della missione era quello di verificare il funzionamento del sistema delle dichiarazioni di spesa all'interno del Ministero dell'Economia nazionale e di esaminare la gestione finanziaria e il controllo da parte delle autorità competenti, nonché l'esecuzione dei progetti da parte dei beneficiari finali.

Questi i progetti che sono stati sottoposti a controllo:

93-94.09.61.070 – Centro “Museo Goulandris” per la ricerca ambientale e la formazione in materia di storia della natura.

95.09.65.040 – Nuovo aeroporto di Atene a Spata.

94.09.61.027 – Rete fognaria di Keratea.

93.09.65.005 – Tangenziale del porto del Pireo.

94.09.65.005 – Molo II della nuova stazione per container a N. Ikonion nel porto del Pireo.

Questi sono i principali risultati segnalati alle autorità nazionali:

- casi di eventuali spese non ammissibili in quanto non contemplate dalla decisione o sostenute prima dell'inizio del periodo di ammissibilità;
- mancanza di contabilità separata per il progetto relativo all'aeroporto;
- ritardi nella presentazione delle domande di pagamento della Commissione;
- lacune nei controlli sulle dichiarazioni di spesa prima di presentare le domande alla Commissione.

Nel quadro di una seconda missione effettuata nel mese di febbraio, i servizi di controllo della DG Politica regionale hanno esaminato altri due progetti:

94.09.61.043 – Recupero delle aree adibite a discarica e studio per la costruzione di una stazione di transito dei rifiuti di Salonicco.

94.09.61.075 - Rete fognaria e trattamento biologico delle acque reflue a Naoussa.

Durante la missione di controllo non sono emersi risultati che richiedessero un intervento.

Controllo finanziario

Una prima missione effettuata dal 17.02.1999 al 18.02.1999 ha avuto per oggetto il controllo di quattro progetti ambientali a Volos e Larissa (progetti 95/09/61/062, 94/09/61/042, 94/09/61/062-1 e 96/09/61/085).

Una seconda missione svoltasi dal 15.03.1999 al 18.03.1999 ha riguardato il controllo dei progetti in materia ambientale e di infrastrutture di trasporto a Corfù (progetti 94/09/61/028, 93/09/65/003 e 93/09/65/001).

In entrambi i casi, è stata redatta una relazione che è stata inviata alle autorità nazionali competenti. I principali risultati della missione di controllo sono stati discussi con le competenti autorità di controllo elleniche nel corso della riunione annuale bilaterale di coordinamento.

Questi i principali risultati delle missioni:

- è stato difficile accertare la corrispondenza tra spese dichiarate e scritture contabili, a causa della registrazione negli stessi conti sia delle spese sovvenzionabili che di quelle non sovvenzionabili;
- non è chiaro se e come le dichiarazioni di spesa da parte dei responsabili di progetto siano state controllate prima della loro presentazione alla Commissione;
- gli anticipi pagati dalla Commissione al Ministero delle Finanze sono stati versati solo in parte (65%) ai responsabili di progetto e non è chiaro quando e in che misura, il resto sia stato trasferito agli stessi.

4.2.2. *Spagna*

Controlli della DG Politica regionale

Nel mese di ottobre, i servizi di controllo della DG Politica regionale hanno effettuato una missione riguardante diversi progetti.

Questi gli obiettivi della missione:

- verificare l'efficacia del sistema di gestione finanziaria e della sorveglianza da parte delle autorità competenti a livello nazionale e a livello di comunità autonome;
- verificare la realizzazione di determinati progetti da parte dei beneficiari finali;
- verificare la qualità del controllo eseguito sulle dichiarazioni di spesa;
- analizzare l'impatto dei progetti sullo sviluppo delle zone interessate dal programma.

Il controllo ha riguardato i seguenti progetti:

95.11.65.001 - Superstrada del Baix Llobregat;

96.11.65.004 - Superstrada delle Rías Bajas. Tratto: Alto Allariz-San Ciprián;

97.11.61.047 – SOGAMA;

96.11.61.051 – Gestione dei rifiuti solidi urbani dell'area metropolitana di Barcellona;

96.11.61.052 – Smaltimento e depurazione delle acque reflue dell'area metropolitana di Barcellona;

94.11.61.021 – Risanamento ambientale di Ciutat Vella (Barcellona).

Controllo finanziario

Una missione di controllo effettuata in Spagna dal 17.05.1999 al 20.05.1999 ha avuto per oggetto il controllo di una parte del progetto in materia di infrastrutture di trasporto “Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francese” (progetto 95/11/65/007). Anche i servizi di controllo della DG Politica regionale hanno partecipato a questa missione organizzata dalla DG Audit.

Questi i principali risultati della missione:

- le misure adottate per la gestione finanziaria del progetto sono risultate soddisfacenti;
- il sistema contabile utilizzato è adeguato e tutta la documentazione giustificativa è stata messa disposizione;
- la verifica contabile delle dichiarazioni di spesa presentate alla Commissione ha prodotto risultati positivi;
- Alcuni dati che non erano stati controllati da questo servizio sono stati certificati dalla DGAPP (Direzione generale analisi e programmazione finanziaria).

Le autorità competenti sono state invitate ad effettuare controlli per campione.

È stata elaborata una relazione che è stata trasmessa alle autorità nazionali. I principali risultati dei controlli sono stati discussi con le autorità spagnole competenti per i controlli interni nel caso della riunione bilaterale annuale di coordinamento.

4.2.3. *Irlanda*

Controlli della DG Politica regionale

Nel 1999, l'unità di controllo finanziario della DG Politica regionale ha effettuato una missione di verifica riguardante il progetto di approvvigionamento idrico regionale nella zona del Lough Mask (progetto 94/07/61/019). La missione si è svolta nell'ambito di un programma di controlli simili tra il 21 e il 25 giugno.

I sistemi di gestione e controllo predisposti dalle autorità nazionali sono stati giudicati soddisfacenti. Controlli esaurienti sul progetto sono stati effettuati dall'unità di attuazione e dall'unità di controllo interna del Fondo di coesione (recentemente istituita), la quale esegue il 5% dei controlli richiesti dal regolamento n. 2064/1997 della Commissione.

Il considerevole aumento di circa il 50% dei costi relativi ad alcuni appalti è stato attribuito a vari fattori (l'uso di clausole di variazione dei prezzi, l'aggiunta di opere

supplementari, lavori archeologici, opere di riassetto stradale, spese per l'acquisto di terreni). Le autorità nazionali e locali sono state invitate a migliorare, in futuro, la qualità delle previsioni dei costi. Per favorire i miglioramenti in questo settore, come orientamento generale, la Commissione ha deciso di non approvare gli incrementi dei costi riguardanti i progetti finanziati dal Fondo di coesione.

4.2.4. *Portogallo*

Controlli della DG Politica regionale

Nel mese di febbraio, i servizi di controllo della DG Politica regionale hanno effettuato una missione riguardante i seguenti progetti:

- distribuzione dell'acqua nel Barlavento Algarvio;
- trattamento delle acque reflue di Vila do Conde.

Le verifiche effettuate, riguardanti in particolare la regolamentazione degli appalti pubblici, la questioni delle espropriazioni, le garanzie, la sovvenzionabilità delle spese, i pagamenti, i trasferimenti e la compatibilità con le varie politiche comunitarie, non hanno dato luogo a constatazioni particolari.

4.3. **Irregolarità e sospensione dell'aiuto**

A norma dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1164/94 del Consiglio, la Commissione ha adottato il regolamento (CE) n. 1831/94¹³ relativo alle irregolarità e al recupero delle somme indebitamente pagate nell'ambito del finanziamento del Fondo di coesione nonché all'instaurazione di un sistema d'informazione in questo settore.

Ai sensi dell'articolo 3 di detto regolamento, gli Stati membri beneficiari sono tenuti a comunicare alla Commissione i casi di irregolarità che sono stati oggetto di un primo atto di accertamento amministrativo o giudiziario.

Dopo l'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1831/94 e del regolamento (CE) n. 1681/94 (quest'ultimo è applicabile per lo strumento finanziario del Fondo di coesione), sono stati comunicati cinque casi di irregolarità, di cui tre nel corso del 1999. Si tratta di un caso di mancato rispetto delle norme relative agli appalti pubblici segnalato dalle autorità elleniche e di due casi di spese non sovvenzionabili comunicati rispettivamente dalle autorità spagnole e da quelle irlandesi.

L'ULAF non ha effettuato inchieste nei settori di intervento del Fondo di coesione.

Inoltre, la linea di bilancio B2-301 riservata agli stanziamenti destinati ad azioni di lotta antifrode nei settori di intervento del Fondo di coesione (dotata di un importo di 300.000 euro) non è stata utilizzata a causa della mancata informazione delle autorità interessate e della riorganizzazione dell'ULAF.

¹³ GUL 191 del 29.7.1994.

5. VALUTAZIONE

5.1. Aspetti generali

Per consentire una valutazione accurata dei progetti, è indispensabile che ogni domanda di contributo presentata dagli Stati membri sia accompagnata da una documentazione adeguata e da un'analisi economica che dimostri che il progetto in questione produrrà, a medio termine, dei vantaggi sociali ed economici commisurati alle risorse impiegate. A tal fine, si procede, in genere, a un'analisi dei costi e dei benefici. Poiché, tuttavia, l'applicazione di tale metodo non è sempre possibile in materia ambientale, il regolamento autorizza il ricorso, in questo settore, ad altre forme di analisi e di dimostrazione dei benefici. In linea di massima, l'analisi dei costi e dei benefici e le altre forme di analisi spettano agli Stati membri beneficiari, ma la Commissione può partecipare alla valutazione dei progetti mediante misure di assistenza tecnica oppure nel quadro di una prima fase di finanziamento.

Quando lo ritiene necessario, la Commissione ricorre alle competenze tecniche di consulenti esterni. Essa fa riferimento, inoltre, alla Banca europea per gli investimenti nel quadro dell'accordo permanente concluso con quest'ultima in materia di valutazione dei progetti.

5.2. Esame e valutazione ex-ante dei progetti

Le analisi dei costi e dei benefici e le altre forme di analisi quantitativa devono essere realizzate per tutti i progetti che siano oggetto di una domanda di contributo del Fondo di coesione. Gli Stati membri hanno compiuto notevoli sforzi per rispettare quest'obbligo e la qualità delle analisi economiche che accompagnano le domande di contributo è, infatti, migliorata, ma molto resta ancora da fare, soprattutto per quanto concerne i progetti in materia ambientale. È auspicabile, inoltre, che vi sia una maggiore coerenza tra i diversi settori di intervento e tra le prassi adottate dai diversi paesi.

5.3. Cooperazione con la BEI nell'ambito della valutazione dei progetti

L'accordo quadro di cooperazione del Fondo di coesione con la Banca europea per gli investimenti firmato nel 1994 è scaduto alla fine del 1999. Il 16 giugno 2000 è stato sottoscritto un nuovo accordo al fine di proseguire quest'utilissima collaborazione nel campo della valutazione ex ante dei progetti per tutto il nuovo periodo di programmazione 2000–2006.

L'accordo quadro consente lo scambio permanente di informazioni, l'organizzazione di riunioni periodiche e il ricorso alla competenza della BEI per la valutazione dei progetti per i quali i promotori o le autorità nazionali prevedono un cofinanziamento BEI/Fondo di coesione. La competenza della BEI nei progetti di grandi dimensioni o di notevole complessità finanziaria permette di individuare la migliore combinazione di fonti di finanziamento (sovvenzioni e prestiti).

Il nuovo accordo quadro di cooperazione con la BEI non riguarda soltanto i progetti del Fondo di coesione, ma anche i grandi progetti del FESR e i progetti elaborati nell'ambito dell'ISPA.

5.4. Programma di valutazione ex-post

Il programma di valutazione ex-post è un programma triennale avviato a metà del 1998. In questo periodo saranno valutati, complessivamente, 120 progetti, 60 in ciascuno dei due settori di intervento del Fondo di coesione. Finora sono stati valutati 71 progetti, di cui 40 nel settore dei trasporti e 31 in quello ambientale.

5.4.1. Ambiente

Nel corso del 1999, nei quattro Stati membri, sono stati valutati, complessivamente, 18 progetti ambientali (per l'elenco, si veda l'allegato IV).

I progetti hanno avuto tutti un impatto ambientale soddisfacente. I progetti relativi allo smaltimento e alla depurazione delle acque reflue hanno prodotto un beneficio ambientale più immediato ed evidente, anche se, in alcuni casi, il ritardo con cui sono stati ultimati i lavori hanno ritardato anche gli effetti positivi sull'ambiente. In generale, i progetti di approvvigionamento idrico hanno migliorato la gestione dell'acqua e hanno permesso una migliore conservazione delle risorse idriche. I progetti ambientali destinati al miglioramento delle aree naturali, costiere ed urbane hanno contribuito in modo significativo alla salvaguardia della flora e della fauna e alla creazione di un collegamento tra ambiente naturale ed ambiente urbano.

In linea di massima, i progetti esaminati si sono rivelati utili per la popolazione locale e per l'ambiente delle aree interessate dai progetti. L'efficacia dei progetti è in linea con gli obiettivi iniziali, se si esclude un progetto di approvvigionamento idrico spagnolo divenuto operativo in ritardo (progetto n. 95/11/61/028-2).

I progetti hanno prodotto esternalità economiche positive derivanti proprio dagli effetti benefici sull'ambiente. Alcuni progetti, infatti, hanno aumentato indirettamente il valore dei terreni che si trovavano nelle aree interessate e indotto un inizio di sviluppo economico che ha promosso nuove attività e nuova occupazione.

5.4.2. Trasporti

Nel corso del 1999, in Spagna e in Irlanda, sono stati valutati, complessivamente, 27 progetti in materia di infrastrutture di trasporto (per l'elenco, si veda l'allegato V). In Grecia, nessuno dei progetti infrastrutturali esistenti era pronto per essere sottoposto a una valutazione e il programma di valutazione ex post per questo paese è stato avviato soltanto nel 2000.

Queste le principali conclusioni che emergono dalle relazioni presentate nel 1999:

- I progetti valutati contribuiscono in modo significativo al conseguimento degli obiettivi di convergenza economica e sociale, riducendo il divario tra regioni e paesi all'interno dell'Unione europea.
- I progetti hanno prodotto effetti transfrontalieri positivi, contribuendo all'integrazione del mercato all'interno dell'Unione europea.
- L'accessibilità di vaste aree del territorio dei paesi beneficiari del Fondo di coesione è migliorata notevolmente, traducendosi in comunicazioni migliori e più agevoli.

- I flussi di traffico sulle arterie della rete transeuropea (TEN) e i collegamenti tra le reti nazionali sono migliorati, in genere, più di quanto previsto. I tempi di percorrenza sono diminuiti notevolmente e le condizioni di sicurezza sono anch'esse migliorate in modo significativo.
- Considerevoli sono i vantaggi derivanti per le grandi aree metropolitane: diminuzione dei costi derivanti dalla congestione del traffico, maggiore efficienza dei sistemi urbani, riduzione degli effetti negativi sull'ambiente e nuove opportunità di sviluppo urbano.

Le esigenze ambientali sono state prese in considerazione attentamente, soprattutto nei progetti più recenti, e sono state adottate tutte le misure necessarie per minimizzare gli effetti negativi sull'ambiente.

6. DIALOGO INTERISTITUZIONALE, INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ

6.1. Presentazione della relazione annuale

L'articolo 14 del regolamento che istituisce il Fondo di coesione stabilisce che la Commissione presenti, per esame e per parere, una relazione annuale sulle attività del Fondo al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni.

Il 15 ottobre 1999, la Commissione ha approvato la relazione annuale relativa all'anno 1998 e l'ha quindi debitamente trasmessa alle summenzionate istituzioni.

6.1.1. Parlamento europeo

Il Parlamento europeo si dichiara, nel complesso, molto soddisfatto del funzionamento del Fondo di coesione nel 1998.

Il Parlamento si congratula con la Commissione e gli Stati membri per la buona esecuzione del bilancio del Fondo di coesione nel 1998 e per l'assenza di frodi ai danni del Fondo nello stesso anno.

Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, il Parlamento si compiace dell'aumento degli investimenti nel settore ferroviario e in quello marittimo rispetto agli investimenti destinati alle infrastrutture stradali; in tal modo è stata accolta la richiesta, formulata nel 1998, di aumentare i finanziamenti a favore di mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.

Il Parlamento sottolinea la necessità di tenere maggiormente conto del problema del trattamento dei rifiuti solidi. La Commissione ricorda che, finora, i progetti del Fondo si sono concentrati su tre settori oggetto di direttive comunitarie, vale a dire il trattamento dell'acqua potabile, il trattamento delle acque reflue e il trattamento dei rifiuti solidi. Il 14% della dotazione finanziaria è stato destinato proprio a quest'ultimo tipo di progetti, consentendo, in tal modo, di registrare un aumento significativo rispetto alla media del periodo 1993-1997.

Il Parlamento esprime preoccupazione per quanto riguarda la data di presentazione della relazione del 1998 (ottobre 1999), giudicandola tardiva. Pur comprendendo le

ragioni del Parlamento, la Commissione fa presente che alcuni ritardi sono inevitabili: perché sia utile, la relazione deve essere, infatti, quanto più completa possibile e questo sforzo di esaustività richiede ovviamente del tempo. Del resto, i rapporti tra il Parlamento e la Commissione sono sufficientemente intensi perché i problemi possano essere discussi al di fuori del quadro formale dell'esame della relazione annuale.

Il Parlamento deplora il fatto che uno studio realizzato dalla London School of Economics (LSE) abbia richiesto cinque anni per essere ultimato (tempo trascorso tra l'avvio dei progetti valutati e la valutazione finale). La Commissione ritiene che cinque anni non siano insoliti per la realizzazione di studi di tale portata. Essa sta valutando lo studio in questione e lo metterà a disposizione del Parlamento quanto prima possibile.

6.1.2. *Comitato economico e sociale (CES)*

Il giudizio del CES sulla relazione annuale relativa al 1998 è, in linea di massima, molto positivo.

Come il Parlamento, il CES deplora il ritardo registrato nella presentazione della relazione. Come dinanzi al Parlamento, la Commissione sottolinea la necessità di presentare una relazione esauriente, evidenziando la difficoltà di ridurre i tempi tecnici.

Il CES deplora il fatto che i lavori in materia di sovvenzionabilità siano stati ultimati solo nel 1998, vale a dire a meno di due anni dalla scadenza dell'attuale Fondo di coesione. La Commissione spiega che questo ritardo è da attribuire a un lungo processo di coordinamento interno ed esterno alla Commissione (è stato necessario consultare gli Stati membri sulle norme di sovvenzionabilità a più livelli e a più riprese).

Il CES osserva che, sotto certi aspetti, la relazione relativa al 1998 non è all'altezza di quelle degli anni precedenti, essendo presentata in modo troppo sintetico e, talvolta, senza armonizzazione dei dati da parte degli Stati membri. La Commissione replica che, tenuto conto dei vasti mezzi di informazione messi a disposizione del pubblico, in particolare Internet, è necessario che le relazioni annuali si concentrino sugli elementi essenziali. Le informazioni dettagliate relative all'attuazione dei programmi del Fondo di coesione possono essere consultate sul sito della Direzione generale per la Politica regionale denominato Inforegio.

Soddisfatto del livello medio di esecuzione dei progetti, il CES sottolinea le disparità esistenti tra i due settori di intervento del Fondo (trasporti e ambiente).

Il motivo principale di tale divario è da ricercare nell'uso differenziato, tra i due settori, del meccanismo dell'"impegno unico". In genere, l'impegno unico viene utilizzato maggiormente nel settore ambientale; l'impegno viene realizzato una volta sola, mentre i pagamenti sono scaglionati su più anni a seconda della realizzazione del progetto. Nel settore dei trasporti, invece, è più frequente il ricorso alle quote annue, in quanto si tratta, in genere, di progetti di ampia portata. Di conseguenza, il "rapporto pagamenti/impegni" è normalmente più elevato.

Il CES ribadisce la sua preoccupazione in merito all'andamento dei finanziamenti in settori quali la protezione della natura e, in particolare, il rimboschimento e la lotta all'erosione, la cui importanza relativa è diminuita.

La Commissione ricorda che il suo compito primario è di procedere ad interventi di attuazione dell'acquis comunitario nel settore dell'acqua potabile e del trattamento delle acque reflue. La lotta alla desertificazione non rientra tra gli obiettivi prioritari del Fondo. Ciò non toglie che gli Stati membri beneficiari possano presentare delle domande in questo settore che saranno regolarmente esaminate dalla Commissione. Ciò è tanto più valido per tutto ciò che riguarda la protezione della natura.

Quanto ai trasporti, il CES esprime ancora una volta preoccupazione per la ripartizione delle risorse (1993-1998), in quanto il settore delle infrastrutture stradali continua ad assorbire la maggior parte dei contributi (64,1%), nonostante la recente evoluzione a favore delle ferrovie.

La Commissione ha sempre insistito con gli Stati membri beneficiari affinché presentino altri tipi di progetti da finanziare. La quota riservata alle ferrovie è in crescita, soprattutto in seguito all'importanza decisamente maggiore assunta dai trasporti ferroviari in Spagna.

Il CES ribadisce la sua preoccupazione in merito alla scarsità degli investimenti a favore dei progetti marittimi, portuali e fluviali.

La Commissione sottolinea che in questi casi ci si trova, in genere, di fronte ad attività di natura commerciale che generano spesso ingenti entrate che a loro volta riducono la necessità di contributi da parte del bilancio comunitario.

Il CES desidererebbe ricevere maggiori informazioni sul modello sviluppato dalla London School of Economics per la quantificazione dell'impatto socioeconomico degli interventi del Fondo di coesione.

Lo studio completo della LSE è già stato pubblicato dalla Commissione ed è attualmente oggetto di una diffusione molto ampia.

6.2. Informazione degli Stati membri

Il Fondo di coesione organizza riunioni periodiche, generalmente a cadenza semestrale, riservate all'informazione degli Stati membri.

Nel 1999, la prima riunione si è svolta in gennaio a Bruxelles e la seconda in luglio a Madrid.

La prima riunione è stata dedicata alla presentazione agli Stati membri delle attività del Fondo di coesione nel 1998, in particolare le domande di contributo, le attività intermedie di valutazione e sorveglianza, la valutazione ex-post e l'informazione riguardante l'articolo H, allegato II del regolamento 1164/94.

Nella seconda riunione, la Commissione ha presentato la relazione annuale sulle attività del Fondo di coesione nel 1998 nonché le prospettive per la fine del 1999. La riunione è stata caratterizzata, inoltre, da un dibattito e dalla presentazione del nuovo regolamento del Fondo di coesione.

6.3. Attività di informazione varie

6.3.1. Informazione delle parti sociali

Nel 1999, non è stata tenuta alcuna riunione ad hoc con le parti sociali, le quali sono state informate sulle attività del Fondo di coesione in occasione degli incontri con la Commissione in materia di Fondi strutturali.

6.3.2. Altro

Seminario a Lisbona sui centri logistici per il trasporto multimodale delle merci (Freight Villages)

Il 26 marzo 1999, la direzione del Fondo di coesione ha organizzato un seminario a Lisbona sui centri logistici per il trasporto multimodale delle merci (Freight Villages) invitando esperti della materia di diversi Stati membri ad esporre i vantaggi di questo tipo di investimenti.

Destinato agli operatori del settore dei trasporti e ai responsabili dei trasporti dell'amministrazione portoghese, il seminario ha potuto contare sulla presenza del Ministro e del Segretario di Stato dei Trasporti. Lo scopo di questa iniziativa era quello di sensibilizzare i settori interessati all'utilità economica di questo tipo di progetti, progetti che possono rendere più redditizio il trasporto ferroviario alleggerendo il trasporto stradale e producendo effetti molto positivi sull'ambiente.

Attività di preparazione al prossimo periodo di programmazione 2000-2006

Tra le diverse attività di preparazione svolte nel 1999 in vista della programmazione 2000-2006, vanno segnalate, in modo particolare, le seguenti:

- due tavole rotonde (giugno 1999) con le autorità greche responsabili dei due settori di intervento (trasporti e ambiente);
- elaborazione (giugno – ottobre 1999), da parte del servizio responsabile del Fondo di coesione, di un vademecum sommario volto ad orientare gli Stati membri sul nuovo regolamento del Fondo di coesione 2000-2006, quindi presentazione e discussione del vademecum con i quattro Stati membri (30 novembre 1999).

6.4. Misure di informazione e di pubblicità adottate dalla Commissione

Il Fondo di coesione è inoltre oggetto di pubblicazioni della DG Politica regionale riguardanti la politica regionale e la coesione.

La relazione annuale è stata pubblicata in forma adeguata e sintetica nel bollettino d'informazione Inforegio a cura della DG Politica regionale.

Per manifestazioni particolari, quali presentazioni e conferenze, è disponibile materiale apposito (stand mobile, grafici elaborati su computer, materiale audiovisivo e stampati).

Nel quadro della linea di bilancio B2-1600, il Fondo di coesione ha promosso la pubblicazione di diversi studi sul Fondo di coesione e l'ambiente che sono ormai a disposizione di tutti.

ALLEGATI

- Allegato I : Progetti conclusi nel 1999**
- Allegato II : Elenco delle missioni effettuate nel 1999**
- Allegato III : Contributi del Fondo di coesione per Stato membro beneficiario**
- Allegato IV : Valutazioni ex post nel settore ambientale**
- Allegato V : Valutazioni ex post nel settore dei trasporti**

Gruppo di progetti riguardanti la costruzione di un centro di studi acustici a Madrid, il recupero di zone degradate e il miglioramento dell'ambiente nel parco della Casa de Campo (prima fase).

Costo totale: 4.130.652 euro

Contributo concesso: 3.304.522 euro

Progetto n. 95.11.61.023-A Decisione: C(95)3115/F del 12/12/1995

Decisione: C(98) 390/F del 23/02/1998

Risanamento dell'area metropolitana di Barcellona (1995).

Gruppo di 23 progetti riguardanti il risanamento dell'area metropolitana di Barcellona (1995).

Costo totale: 15.813.813 euro

Contributo concesso: 12.651.050 euro

Progetto n. 95.11.61.024-3 Decisione: C(95)3512/F del 11/01/1996

Decisione: C(97) 349/F del 07/02/1997

Smaltimento e depurazione delle acque reflue – collettore del Gobelos a Bilbao (1995).

Costo totale: 10.300.449 euro

Contributo concesso: 8.240.359 euro

Progetto n. 95.11.61.024-5 Decisione: C(96) 404/F del 19/02/96

Decisione: C(98)1313/F del 13.05.98

Smaltimento e depurazione delle acque reflue a San Sebastian.

Gruppo di 7 progetti relativi al risanamento e alla ristrutturazione dei collettori di diverse zone della città di San Sebastian.

Costo totale: 3.237.698 euro

Contributo concesso: 2.590.158 euro

Progetto n. 95.11.61.026-5 Decisione: C(96) 404/F del 19/02/1996

Decisione: C(98)1313/F del 13/05/1998

Ambiente urbano a Saragozza.

Gruppo di 3 progetti: Parco Las Glorietas (fase 2), riassetto degli argini del Canal Impérial (fase 2) e “Corridoio verde” della Huerva (fase 3).

Costo totale: 3.237.698 euro

Contributo concesso:

Progetto n. 95.11.61.030 Decisione: C(95)3134/F del 11/12/1995

Impianto di depurazione delle acque reflue di Jaen.

Costo totale: 11.628.050 euro

Contributo concesso: 2.590.158 euro

Progetto n. 95.11.61.034 Decisione: C(95)3294/F del 18/12/1995

Decisione: C(97) 661/F del 13/03/1997

Smaltimento e depurazione delle acque reflue della costa catalana.

Gruppo di nove progetti relativi alla costruzione di una serie di sistemi costituiti da impianti di depurazione, reti di collettori ed emissari marini.

Costo totale: 73.649.452 euro

Contributo concesso: 58.919.562 euro

Progetto n. 95.11.61.043-3 Decisione: C(95)3254 del 18/12/1995

Decisione: C(97) 661 del 12/03/1997

Chiusura e bonifica delle discariche abusive nell'Estremadura.

Gruppo di 22 progetti riguardanti il trasporto, il trasferimento e la compattazione dei rifiuti e il ripristino dell'ambiente naturale.

Costo totale: 9.610.468 euro

Contributo concesso: 7.688.374 euro

Progetto n. 96/11/61/029 Decisione: C(96)2514/F del 13/09/1996

Fornitura di risorse idriche supplementari a Palma di Maiorca.

Gruppo di tre progetti riguardanti lo sfruttamento del deflusso superficiale, il recupero delle emissioni dell'impianto a osmosi inversa, trattamento terziario per il riutilizzo delle acque reflue nei servizi urbani a Palma di Maiorca.

Costo totale: 7.088.960 euro

Contributo concesso: 5.671.169 euro

Trasporti

Progetto n. 93.11.65.016 Decisione: C(93)3258/F del 15/11/1993

Decisione: C(94)2796/F del 27/10/1994

Decisione: C(95)3519/F del 11/01/1996

Strada nazionale 234, tratto Gilet-Soneja.

Costo totale: 48.845.621 euro

Contributo concesso: 41.518.775 euro

Progetto n. 94.11.65.006 Decisione: C(94)3757/F del 21/12/1994

Decisione: C(96)1375/F del 28/05/1996

Linee ferroviarie Madrid-Alicante e La Encina-Valencia, fase II (eliminazione di passaggi a livello e adeguamento delle linee alla velocità di 200/220 km/h).

Costo totale: 86.102.110 euro

Contributo concesso: 73.186.792 euro

Progetto n. 95.11.65.002 Decisione: C(95)2935/F del 27/11/1995

Decisione: C(97)2566/F del 29/07/1997

Decisione: C(98)4327/F del 21/12/1998

Superstrada Saragozza-Huesca.

Costo totale: 120.070.769 euro

Contributo concesso: 102.060.153 euro

PORTOGALLO

Ambiente

Progetto n. 95/10/61/028

Decisione: C(96)2955 del 24/10/1996

Decisione: C(98)432 del 25/02/1998

Consolidamento del sistema di approvvigionamento idrico di quattro comuni serviti dalla rete della Grande Lisbona e del Tago medio

Costo totale 5.289.470 euro

Contributo concesso 4.496.050 euro

Trasporti

Progetto n. 93/10/65/010 – 94/10/65/007

Decisione: C(98) 2233 del 27/07/98

Ammodernamento della linea ferroviaria di Beira Alta – La realizzazione dei tronchi I e III ai quali fa riferimento questo progetto consente di completare il progetto globale e di migliorare i collegamenti ferroviari del Portogallo con la Spagna e il resto d'Europa.

Costo totale 64.392.000 euro

Contributo concesso 51.513.600 euro

IRLANDA

Ambiente

Progetto n. 94/07/61/008 Decisione: C(96)1696 del 25/06/96,

Decisione: C(97)2609 F/4 del 29/07/97

Miglioramento della rete fognaria di Killarney

L'obiettivo del progetto era quello di potenziare il sistema e gli impianti di depurazione portandoli a una capacità biologica di 42.000 p.e. A tal proposito, il progetto prevedeva l'installazione di nuove condutture in prossimità dei laghi, il potenziamento delle condotte a portata ridotta, l'installazione di nuove fognature per acque bianche e nere, la costruzione di nuove stazioni di pompaggio e l'ampliamento dell'attuale impianto di depurazione delle acque reflue adeguandolo alle esigenze di una popolazione di 42.000 abitanti. Il progetto comprendeva, inoltre, la fase di pianificazione e progettazione di strutture di trattamento dei fanghi in applicazione della strategia nazionale relativa al trattamento dei fanghi nella regione del South Kerry.

Costo totale: 12.960.000 euro

Contributo concesso: 11.019.000 euro

Progetto n. 94/07/61/009 Decisione C(95)3008/4 del 06/12/95

Principale rete fognaria di Tralee

Il progetto prevedeva la costruzione di una rete fognaria per la città di Tralee e le zone limitrofe, il potenziamento delle condotte a portata ridotta, la costruzione di camere separate per le acque bianche e le acque nere, l'installazione di stazioni di pompaggio delle acque bianche e nere, la costruzione di un nuovo impianto di depurazione delle acque reflue e di una conduttura di sbocco nella baia di Tralee. L'impianto di depurazione ha una capacità biologica di 40.000 a.e. e comprende un impianto di disinfezione a raggi ultravioletti.

Costo totale: 10,866 milioni di euro

Contributo concesso: 9,237 milioni di euro

Trasporti

Progetto n. 93/07/65/014 Decisione C(95)1641 definitivo/3 del 13.07.95

Porto di Dublino Lo/Lo

Potenziamento di uno dei tre terminali per container del porto di Dublino.

Il progetto prevedeva la ristrutturazione di una parte della fronte murata del molo portandola a una profondità di -7,5 metri e massimizzandone l'uso per le operazioni di carico e scarico delle merci mediante la costruzione della necessaria area di scorrimento delle gru.

Costo totale: 4,169 milioni di euro

Contributo concesso: 3.543.650 euro

Progetto n. 93/07/65/029

Decisione C(95)1641/4 del 13.07.1995,

Decisione C(96)1111/2 del 03/05/1996,

Decisione C(97) 2606/5 del 28.07.1997,

Decisione C(98)2085 definitivo/1 del 22.07.1998

Tangenziale di Balbriggan (fase 2)

Il progetto prevedeva la costruzione, a Balbriggan, di una tangenziale autostradale a due carreggiate e con tre svincoli dal sud di Balrothery al nord di Gormanstown. La tangenziale entrerà a far parte di un sistema integrato comprendente la nuova autostrada che collegherà Dublino al confine, la strada EOI tra Rosslare e Larne e la M1 da Dublino a Belfast.

Costo totale: 40,370 milioni di euro

Contributo concesso: 34,314 milioni di euro

Progetto n. 93/07/65/034

Decisione C(95)1867/1N4 del 24.07.1995,

Decisione C(96)1111/definitivo/2 del 03/05/1996

Tangenziale di Curlows

Il progetto ha interessato la strada N4 Dublino-Sligo ed ha fornito un supporto infrastrutturale essenziale per lo sviluppo economico (in particolare quello industriale e turistico), migliorando l'accesso ai porti, agli aeroporti e ai principali mercati interni. Esso ha contribuito, inoltre, a migliorare l'accesso alle varie zone del paese (in particolare l'ovest e il nordovest), aumentandone l'attrattiva come luoghi di investimento e di sviluppo economico.

Costo totale: 21,794 milioni di euro

Contributo concesso: 18,525 milioni di euro

Progetto n. 93/07/65/042

Decisione C(94)2684/9 del 14.10.94,

Decisione C(95)1874/4 del 25.07.95,

Decisione C(96)1111/2 del 03.05.1996,

Decisione C(97)2606 definitivo/5 del 28.07.97,

Decisione C(98)2085 definitivo/1 del 22.07.98

Tangenziale di Arklow

Il progetto prevedeva la costruzione di 12 chilometri di tangenziale a doppia carreggiata ad Arklow, nel sud della contea di Wicklow, comprendenti due ponti ferroviari, un attraversamento fluviale, sei ponti su strade già esistenti, due svincoli e due rampe di accesso.

Costo totale: 47,247 milioni di euro

Contributo concesso: 40,159 milioni di euro

Progetto n. 94/07/65/006 Decisione: C(96)3690/1 del 09.12.96,

Decisione: C(97)2606/1 del 28.07.97

Svincolo di Rathcoole

Il progetto ha comportato la realizzazione di opere di miglioramento della strada N7 da Dublino a Cork/Limerick (a 15 km dalla capitale), che si sono tradotte nell'eliminazione degli attraversamenti e dei semafori all'altezza di Rathcoole. Ciò ha reso necessaria la sostituzione di 0,8 km della doppia carreggiata esistente e la costruzione di un ponte, di tre nuove rotonde e di nuove e migliori strade di collegamento.

Costo totale: 22.119.500 euro

Contributo concesso: 18.801.575 euro

Spagna

Missioni di sorveglianza

3 e 4 febbraio - Catalogna

Progetto n. 98.11.61.022 – Sistema di smaltimento e depurazione del Prat de Llobregat

Progetto n. 95.11.61.022E – Risanamento ambientale di Ciutat Vella – Casc Antic. Barcellona

1-2 giugno - Andalusia

Progetto n. 98.11.61.050 – Recupero della zona mineraria di Riotinto (Huelva)

14 dicembre – Paesi Baschi

Progetto n. 95.11.61.043-7 - Recupero di terreni contaminati nei Paesi Baschi. Unità di sicurezza HCH.

Grecia

Altre missioni di sorveglianza

- (1) *Progetti del settore “porti”*: porto del Pireo (progetto n. 93.09.65.005, tangenziale del porto del Pireo; progetto n. 94.09.65.005, terminale per container Ikonio-II; progetto n. 99.09.65.001, costruzione di banchine di attracco per navi da crociera nel punto “Palataki”); porto di Iraklion (progetto n. 93.09.65.032, unificazione dei moli IV e V per il carico/scarico delle merci); porto di Igoumenitsa (progetto n. 93.09.65.004, costruzione del nuovo porto).
- (2) *Progetti del settore “ferrovie”*: valutazione del contratto del responsabile di progetto, presentazione del nuovo piano generale per il complesso ferroviario di Thriassio, esame dei contratti e delle clausole addizionali relativi all’acquisto di forniture e alla costruzione dei progetti ferroviari, sorveglianza dei progetti ferroviari (progetto n. 94.09.65.004, elettrificazione della linea Pireo Atene – Salonicco; progetto n. 93.94.09.65.009, Evangelismos – Leptokarya; progetti 94.09.65.011 e 95.09.65.034, complesso ferroviario della stazione di Thriassio e relative linee di collegamento con la rete e il porto del Pireo).
- (3) Progetti relativi a studi di “Freight Village” a Chio, Lesbo e a Kilkis.
- (4) Progetti E.YD.A.P (tutti i progetti in corso sono stati oggetto di verifiche).
- (5) *Progetti del settore “aeroporti”*: aeroporto di Corfù (progetti n. 93.09.65.003 e n. 94.09.65.014, ampliamento del terminale dell’aeroporto di Corfù e costruzione di una stazione antincendio).
- (6) *Progetti del settore “autostrade”*: Pathe ed Egnatia.

Quest'anno, il Fondo coesione ha realizzato una perizia sulla gestione dei progetti da parte di EYDE/PATHE, avvalendosi della società di consulenza "KAMPSAX". Questi i maggiori problemi riscontrati:

- (1) EYDE/PATHE non ha personale a sufficienza per effettuare una supervisione efficace dei vari appalti. URGENTE!
- (2) La progettazione finale delle strutture è a cura degli appaltatori, il che comporta una lievitazione dei costi.
- (3) Scarsa attenzione viene prestata alla sicurezza nei cantieri autostradali.
- (4) Vi è uno scarso trasferimento di know-how da parte dei responsabili di progetto. Sarebbe il caso di predisporre un sistema di controllo.
- (5) Anche le relazioni relative all'avanzamento dei lavori sono insufficienti. Sono ripetitive e non vengono presentate regolarmente.

Missioni di controllo della qualità

Missioni di controllo della qualità dei lavori effettuate da ESPEL su richiesta delle autorità elleniche.

La categoria *i* comprende quei progetti che praticamente non presentano carenze e che non richiedono alcun intervento. Rientrano nella categoria *ii*, invece, quei progetti che presentano dei problemi che non incidono sulla stabilità delle costruzioni ma che richiedono dei rimedi.

– Informazioni sui controlli relativi ai progetti PATHE.

Tratto "Circonvallazione di Patrasso", K1-K4: categoria *ii*

EYDE/PATHE sostiene di aver provato ad ESPEL l'infondatezza di tutte le osservazioni avanzate e chiede, pertanto, un nuovo controllo del progetto, rilevando quanto segue:

- Il responsabile di progetto e il servizio hanno prelevato dei campioni contemporaneamente ad ESPEL e i risultati sono riportati nelle specifiche.
- Benché la documentazione della gara d'appalto formi un volume unico, ESPEL riferisce che da tale documentazione manca il documento "bilancio di studio".

Tratto: "Circonvallazione di Patrasso", K5-K6-K7-A:

Per questo progetto, la relazione tecnica con l'indicazione della categoria non è stata trasmessa ad EYDE/PATHE.

Tratto "SKOTINA-LITOHORO": categoria *i*

Tratto "LITOHORO-DION": categoria *i*

– Informazioni sui controlli relativi ai progetti EGNATIA.

Sono stati controllati sedici progetti.

Quattro di questi progetti sono finanziati dal Fondo di coesione e riguardano la circonvallazione di Kavala.

Dieci su sedici rientrano nella categoria *i*.

Cinque su sedici rientrano, invece, nella categoria *ii*. I direttori dei lavori hanno già provveduto ad adottare le misure necessarie per rimediare ai problemi riscontrati.

Per il progetto “Sei viadotti per la circonvallazione di Kavala”, i controlli sono stati eseguiti da un gruppo di funzionari del Dipartimento di Stato per la contabilità generale, del Ministero dell’Economia nazionale e dell’Unità di monitoraggio ed organizzazione (M.O.U.). Essi hanno controllato l’avanzamento del progetto, le procedure applicate dall’ente, la conformità alle disposizioni nazionali e comunitarie durante la realizzazione del progetto, la completezza e la regolarità della documentazione giustificativa e di altri documenti riguardanti la dichiarazione di spesa e la verifica in loco della realizzazione materiale delle opere. I risultati dei controlli sono molto positivi.

Irlanda

Missioni di sorveglianza

21-25 giugno

Progetto n. 94/07/61/019 - Piano di approvvigionamento idrico regionale di Lough Mask. Missione di controllo finanziario della DG Politica regionale.

26 novembre

Progetto n. 95/07/61010 - Piano di trattamento delle acque reflue della regione di Dublino. Fasi I e II, visita di controllo sul sito degli impianti provvisori di trattamento delle acque reflue. Le opere definitive stanno per essere commissionate.

Portogallo

Missioni di sorveglianza

Quattro progetti relativi al Sistema intercomunale di approvvigionamento idrico nel “Barlavento Algarvio” – la missione è stata effettuata con il sostegno dei consulenti esterni che assistono la direzione E della DG Politica regionale nel settore dell’acqua potabile.

Riunione sullo stato di avanzamento di uno studio relativo all’elaborazione del piano idrico nazionale e dei piani di bacino.

Due progetti relativi al sistema di trattamento dei rifiuti solidi urbani del “Litoral Centro”.

Tre progetti relativi al sistema di trattamento dei rifiuti solidi urbani di “Margem Sul”.

Tredici progetti relativi al sistema di smaltimento e depurazione delle acque reflue della regione dell’Algarve.

Progetto relativo al porto di Lisbona (Sta. Apolónia).

Riunioni con BRISA (la società concessionaria che gestisce la rete autostradale) sull'applicazione del "partenariato pubblico-privato".

Riunione con le autorità responsabili dei trasporti per valutare la compatibilità tra i progetti già finanziati nell'ambito della "Linha do Norte" con la nuova strategia adottata nel settore ferroviario.

ALLEGATO III**CONTRIBUTI DEL FONDO DI COESIONE PER STATO MEMBRO
BENEFICIARIO****GRECIA**

GRECIA - AMBIENTE			
PROGETTI ADOTTATI O MODIFICATI O FASI DI PROGETTI RELATIVI AL 1999			
N. del progetto	Nome del progetto	Tipo d'impegno	Contributo FC in milioni di euro
94/09/61/005	Approvvigionamento idrico di Salonicco, Aliakmon	Quote annue	26
94/09/61/010	Ampliamento impianto di trattamento biologico di Salonicco	Quote annue	21,1
94/09/61/029-1	Trattamento acque reflue, Patrasso	Quote annue	0,4
94/09/61/034	Sistemazione discarica, Ano Liossia	Quote annue	2,8
94/09/61/041-1	Trattamento acque reflue, Iraklion	Quote annue	3,3
94/09/61/046-1	Trattamento acque reflue, Rodi	Quote annue	1,6
94/09/61/078,027	Markopoulo, Kalyvia, Kouvaras	Quote annue	2,5
94/09/61/004	Trattamento acque reflue, Psyttalia	Quote annue	27,5
96/09/61/085	Trattamento acque reflue, Larissa	Quote annue	0,8
Eydap			
94/09/61/011-6	Sicurezza dell'acquedotto di Mornos a Taxiarches	Impegno unico	0,4
94/09/61/011-9	Aumento capacità e sopraelevazione acquedotto di Mornos	Quote annue	17,4

94/09/61/070	Centro di ricerca e formazione ambientale "GAIA"	Impegno unico	0,5
95/09/61/063	Mitilene, approvvigionamento idrico, rete fognaria e impianto di depurazione	Impegno unico	4,8
94/09/61/034-1	Schisto, discarica	Impegno unico	0,9
94/09/61/046	Rodi, acque reflue	Impegno unico	0,9
94/09/61/055-2	Serres, acque reflue	Impegno unico	2,4
94/09/61/055-3	Yannitsa, acque reflue	Impegno unico	0,7
94/09/61/015-2	Krya – Vrissi, acque reflue	Impegno unico	0,9
94/09/61/017	P.Kavala, acque reflue	Impegno unico	1,1
94/09/61/019-1	Villia, acque reflue	Impegno unico	0,7
94/09/61/022&041-2	Chania, acque reflue	Impegno unico	2,7
94/09/61/031-1	Xylokaastro, acque reflue	Impegno unico	0,4
94/09/61/050	Metsovo, acque reflue e impianto di depurazione	Impegno unico	0,4
94/09/61/053-1,059	Argos, acqua potabile e acque reflue	Impegno unico	3,1
94/09/61/055-4,	Alexandria, acque reflue	Impegno unico	0,3
94/09/61/056	Florina, acque reflue	Impegno unico	2,6
94/09/61/060	Rethymno, acqua potabile, acque reflue	Impegno unico	2,3
94/09/61/064-1	Lamia, acqua potabile e acque reflue	Impegno unico	0,6
94/09/61/067	Didymoticho, acque reflue	Impegno unico	0,4
94/09/61/076	Katerini, discarica	Impegno unico	0,6
94/09/61/080	Diga di Aposselemi	Impegno unico	8,3
97/09/61/002	Missolongi, acque reflue e impianto di depurazione	Impegno unico	5,4
	Zante, acqua potabile e acque reflue		
97/09/61/004	Alexandroupolis, acqua potabile	Impegno unico	6,1
97/09/61/005	Messini, acque reflue	Impegno unico	13,0
97/09/61/006	Kalymnos, acque reflue	Impegno unico	1,0
97/09/61/007	Mantoudi-Prokopi, acque reflue	Impegno unico	3,4
97/09/61/009	Plomari, acqua potabile e acque reflue	Impegno unico	4,0
97/09/61/012	Archanes, acque reflue	Impegno unico	3,5

98/09/61/003	Sarantapotamos, torrente	Impegno unico	2,6
98/09/61/005	Elassona, acque reflue	Impegno unico	2,5
98/09/61/008	Corinto, acque piovane	Impegno unico	4,7
98/09/61/010	Calamata, acque reflue, acque piovane	Impegno unico	5,0
98/09/61/012	Rodi, discarica	Impegno unico	1,8
	Missolongi, discarica		
99/09/61/001	Komotini, discarica	Impegno unico	2,2
99/09/61/002	Corfù, discarica	Impegno unico	2,3
99/09/61/003	Aridéa – Pella, discarica	Impegno unico	2,0
99/09/61/004	Risanamento del lago Koronia	Impegno unico	2,2
99/09/61/005	Santorini, azione coordinata	Impegno unico	1,8
99/09/61/008		Impegno unico	2,5
99/09/61/009		Impegno unico	1,6
		Totale	206

GRECIA – STRADE			
PROGETTI ADOTTATI O MODIFICATI O FASI DI PROGETTI RELATIVI AL 1999			
N. del progetto	Nome del progetto	Tipo d'impegno	Contributo FC in milioni di euro
EGNATIA 94/09/65/019	Asprovalta-Strymonas	Impegno unico	45,9

PATHE			
94/09/65/012-c,d,f	Martino-Atalanti-Arkitsa – Ag. Konstantinos, Viadotto Yliki	Impegno unico	0
94/09/65/028-d	Sottopassaggio Katerini	Impegno unico	11,0
94/09/65/028-a,b,c,	Skotina-Litohoro-Dion-Katerini	Impegno unico	13,2
94/09/65/013-a,b	Caselli Rashes-Agroinvest Pelasgia –Ag. Theodori	Impegno unico	8,3
94/09/65/015-f	Tangenziale di Patrasso	Impegno unico	4,1

Altre strade di accesso al corridoio			
94/09/65/023	Corinto-Tripolis-Calamata	Impegno unico	10,0

GRECIA – PROGETTI AEROPORTUALI RELATIVI AL 1999			
N. del progetto	Nome del progetto	Tipo d'impegno	Contributo FC in milioni di euro
AEROPORTO			
95/09/65/040	Aeroporto internazionale di Atene	Quote annue	99,9

GRECIA – PROGETTI FERROVIARI RELATIVI AL 1999			
N. del progetto	Nome del progetto	Tipo di impegno	Contributo FC in milioni di euro
FERROVIE			
94/09/65/004	Elettrificazione linea PATHE	Quote annue	3,9
94/09/65/009	Evangelismos-Leptokarya	Quote annue	90,2
94/09/65/010	Elefsina-Corinto	Quote annue	16,0
94/09/65/011	Complesso di impianti a Thriassio, Attraversamento fiume Axios	Quote annue	0,9
98/09/65/001	Paleofarsalos-Kalambaka	Impegno unico	15,2
94/09/65/006	Salonicco-Alexandroupolis	Impegno unico	2,7
94/09/65/008		Impegno unico	12,8

GRECIA –TRASPORTO MARITTIMO - PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
N. del progetto	Nome del progetto	Tipo d'impegno	Contributo FC in milioni di euro
99/09/65/001	“Palataki”, banchine per l'attracco delle navi da crociera nel porto del Pireo	Impegno unico	9,7

SPAGNA

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
APPROVVIGIONAMENTO IDRICO			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
- Innalzamento dell'acquedotto di Rabasa a Fenollar (98/11/61/010)	Approvvigionamento idrico a Marina Baja de Alicante	5.898.817	5,9
- Approvvigionamento idrico di Madrid – Tronchi Pardo/Fuencarral e NIII (98/11/61/037;051)	Interconnessione delle fonti di approvvigionamento idrico di Madrid	28.885.063	28,9
- Approvvigionamento idrico di Madrid – Opere di interconnessione dei bacini (98/1161/042)	Interconnessione dei bacini di approvvigionamento idrico di Madrid	253.793.336	25,8
- Intercomunale di Aguas del Sorbe-Guadalajara- (98/1161/035;043;044)	Approvvigionamento idrico di Madrid	31.419.440	31,4
- Approvvigionamento idrico a Lleida e regione mediante la diga di Santa Ana (98/11/61/039)	Approvvigionamento idrico	7.798.649	7,7
- Approvvigionamento idrico ad Albacete mediante l'A.T.S. (98/1161/052)	Regolarizzazione dell'approvvigionamento idrico della città di Albacete	20.434.412	20,4
- Diga di Ibiur (97/11/61/056-1)	Approvvigionamento idrico della "comarca de Tolosa"	12.901.710	12,9
- Approvvigionamento comune degli agglomerati del Bajo Ebro (98/11/61/045)	Approvvigionamento idrico	7.795.025	7,8
- Azioni di protezione e di rialimentazione delle fonti acquifere del Poniente Almeriense (99/11/61/003)	Conservazione della natura	28.190.820	28,1
- Canalizzazione di adduzione e serbatoio di regolazione di Calvia e Andratx (99/1161/004)	Approvvigionamento idrico delle isole Baleari	9.088.203	9,0
- Piano speciale per lo sviluppo di Cartagena (99/11/61/002)	Opere di adduzione dell'acqua all'agglomerato di Cartagena	7.709.191	7,7
- Captazione e adduzione dell'acqua per la città di Salamanca (99/11/61/006)	Approvvigionamento idrico di Salamanca	17.710.600	17,7

SPAGNA – PROGETTI IN CORSO E APPROVATI NEGLI ANNI PRECEDENTI (1993-1999)**APPROVVIGIONAMENTO IDRICO**

Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999 in milioni di euro	Contributo totale FC in milioni di euro
- Unità di dissalazione (M 94/11/61/014)	Impianti di produzione di acqua potabile in diversi bacini	5,9	35,0
- Approvvigionamento idrico di Madrid – Sistema di CASRAMA (96/11/61/001)	Approvvigionamento di acqua potabile	13,1	43,6
- Unità di dissalazione delle Canarie (M 96/11/61/004)	Impianto di produzione di acqua potabile	1,4	26,4
- SAIH bacino del Tago (M96/11/61/005)	Sistema di allarme e di prevenzione delle piene	1,8	30,7
- Dissalazione Baia di Palma di Maiorca (M 96/11/61/007)	Impianto di produzione di acqua potabile	1,9	33,3
- Dissalazione Las Palmas-Telde – Canarie (M 97/11/61/057)	Impianto di produzione di acqua potabile	7,1	41,8
- Riassetto a valle del Guadalhorce (M 97/11/61/062)	Regolazione del corso d'acqua. Prevenzione delle piene	29,3	58,6

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999**SMALTIMENTO E DEPURAZIONE DELLE ACQUE REFLUE**

Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999 in milioni di euro	Contributo totale FC in milioni di euro
Ampliamento impianto di depurazione delle acque reflue di Santa Cruz e Las Palmas, Canarie (98.11.61.003)	Opere di miglioramento e di ampliamento degli impianti di depurazione delle acque reflue	14,8	14,8
Impianto di depurazione delle acque reflue, Arroyo Culebro (Fuenlabrada), Madrid (98.11.61.004)	Costruzione dell'infrastruttura necessaria per la raccolta, il trattamento e l'eliminazione delle acque reflue	36,9	36,9

Collettori e impianto di depurazione delle acque reflue di Vélez Málaga, Andalusia (98.11.61.005)	Costruzione dell'infrastruttura necessaria per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue	17,9	17,9
Impianto di depurazione delle acque reflue di Benalmédena e collettori di Torremuelle (Benalmédena), Andalusia (98.11.61.006)	Costruzione, messa a punto e realizzazione di prove di funzionamento dell'impianto di depurazione e misure di miglioramento delle infrastrutture di smaltimento e depurazione	22,4	22,4
Impianto di depurazione delle acque reflue di Aranda del Duero, Béjar e Medina del Campo, Castiglia-Leon (98.11.61.007)	Costruzione dell'infrastruttura necessaria per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue	25,4	25,4
Collettori e impianto di depurazione delle acque reflue di Rincón de la Victoria, Andalusia (98.11.61.017)	Costruzione dell'impianto di depurazione e di un bacino di regolazione per lo stoccaggio delle acque trattate	12,9	12,9
Impianto di depurazione delle acque reflue di La Gavia, Madrid (98.11.61.018)	Costruzione dell'infrastruttura necessaria per lo smaltimento e la depurazione delle acque reflue	25,7	25,7
Impianto di depurazione delle acque reflue di Benidorm. Collettori di Benidorm e Villajoyosa (98.11.61.019)	Costruzione di infrastrutture per la raccolta delle acque reflue e lavori di ampliamento e ristrutturazione degli impianti di depurazione	19,1	19,1
Impianto di depurazione delle acque reflue di Sur de Gran Canaria, Canarie (98.11.61.021)	Impianti di filtrazione e di pompaggio delle acque reflue, canalizzazioni, emissario e sostituzione del collettore	3,7	10,3
Impianto di depurazione delle acque reflue del Prat de Llobregat, Catalogna (98.11.61.022)	Impianto di depurazione, emissario marino, impianto di pompaggio e rete di collettori	204,3	204,3
Impianto di depurazione delle acque reflue di Palma di Maiorca, Baleari (98.11.61.026)	Costruzione, messa a punto e realizzazione delle prove di funzionamento del nuovo impianto di depurazione delle acque reflue	19,1	19,1
Risanamento Saja-Besaya, Sorravides-Cartes e Reocín Valle del Buelna, Cantabria (98.11.61.049)	Risanamento globale di diversi tratti del bacino fluviale	19,4	19,4
Interventi ambientali nei pressi della diga dell'Ebro, Castiglia-Leon e Cantabria (98.11.61.054)	Trattamento e gestione delle acque, studio dell'ambiente e miglioramenti ambientali	13,7	13,7

SPAGNA – PROGETTI IN CORSO E APPROVATI NEGLI ANNI PRECEDENTI (1993-1999)			
SMALTIMENTO E DEPURAZIONE DELLE ACQUE REFLUE			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999 in milioni di euro	Contributo totale FC in milioni di euro
Depurazione delle acque reflue di Huesca e Teruel, Aragona (95.11.61.031)	Impianti di depurazione delle acque reflue	0,6	15,3
Depurazione degli scarichi della regione di Valencia (97.11.61.028)	Trattamento degli effluenti versati nei corsi d'acqua e nel Mar Mediterraneo	41,2	75,0
Depurazione delle acque reflue in Andalusia (97.11.61.030)	Diversi impianti di depurazione	3,0	53,3
Collettori del bacino a sud di Oviedo e collettori di San Claudio, Asturie (98.11.61.020)	Condotte di captazione delle acque piovane nei diversi fiumi e condotte per le acque reflue.	23,7	24,6
Collettori di Mar Menor Sud, Murcia (M94.11.61.018)	Installazione di condotte per acque reflue, collettori, stazioni di pompaggio, evacuazione delle acque reflue	11,8	34,7
Impianto di depurazione delle acque reflue di Murcia-Este, Murcia (M95.11.61.015)	Modifiche necessarie agli impianti di trattamento delle acque reflue	4,1	23,9
Risanamento Costa del Sol (Mortil, La Línea, Almuñecar), Andalusia (M95.11.61.013)	Raccolta delle acque reflue prodotte nei centri urbani e loro incanalamento verso gli impianti di depurazione	23,1	40,0
Risanamento Campo de Dalías, Andalusia (M95.11.61.014)	Trattamento terziario per microfiltraggio nei due impianti di depurazione	3,8	46,0

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
GESTIONE DEI RIFIUTI			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Raccolta e gestione dei rifiuti delle zone 2 e 3 (Cordoba, Andalusia) (98.11.61.046)	Gestione dei rifiuti	9.281.244	9,3
Complesso ambientale per la raccolta e il riciclaggio dei rifiuti	Gestione dei rifiuti	13.302.802	13,3

solidi urbani nel “Campo de Gibraltar” (Cadice, Andalusia) (98.11.61.047)			
---	--	--	--

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEGLI ANNI PRECEDENTI CON IMPEGNI NEL 1999			
GESTIONE DEI RIFIUTI			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Rifiuti solidi urbani (Barcellona, Catalogna) (95.11.61.022D)	Gestione dei rifiuti urbani	7.868.139	19,2
Piano di gestione dei rifiuti speciali destinati all’incenerimento (Tarragona, Catalogna) 97.11.61.001	Inceneritore	1.596.3154	31,9
Gestione dei rifiuti solidi urbani (Galizia) 97.11.61.047	Gestione dei rifiuti urbani	38.285.694	71,8

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
RIMBOSCHIMENTO/LOTTA ALL’EROSIONE			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Regolazione dei corsi d’acqua naturali a Valencia (Valencia) (98.11.61.012)	Regolazione dei corsi d’acqua	19.517.310	19,5
Interventi sugli argini e i corsi d’acqua (Aragona) del bacino dell’Ebro (98.11.61.053)	Regolazione dei corsi d’acqua	14.199.822	14,2

SPAGNA – PROGETTI IN CORSO E APPROVATI NEGLI ANNI PRECEDENTI			
STRADE			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Galleria di Somport (Fase II)	Ampliamento strada	15.843.114	80,8

(94.11.65.005)			
Autostrada di Baix Llobregat (M95.11.65.001)	Nuova strada	33.645.286	171,0
Superstrada Madrid – Valencia: Atalaya-Motilla (96.11.65.007)	Nuova strada	5.379.976	101,9
Superstrada Madrid- Valencia: Minglanilla-Caudete (96.11.65.008)	Nuova strada	3.892.088	102,9
Circonvallazione di Las Palmas de Gran Canarias (97.65.11.001)	Nuova strada	10.430.035	43,6
Autostrada Rias Bajas: Benavente- Camarzana de Tera (96.11.65.009)	Nuova strada	9.991.868	47,1
TOTALE		79.192.367	

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
FERROVIE			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
TAV (Madrid – Barcellona), accesso a Lleida (99.11.65.001)	Nuova linea	22.862.540	22,9
SPAGNA – PROGETTI IN CORSO E APPROVATI NEGLI ANNI PRECEDENTI (1993-1999)			
FERROVIE			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Corridoio mediterraneo – adeguamento alla velocità di 200/220 km/h (fase III) (Valencia, Catalogna) (95.11.65.005)	Ammodernamento della rete ferroviaria	12.790.458	172,7
TAV Madrid-Barcellona (Calatayud-Ricla-Saragozza-Lérida) (95.11.65.007)	Nuova linea ferroviaria	347.896.663	411,8
Metropolitana di Madrid: Accesso all'aeroporto di Barajas (M97.11.65.002-003)	Nuova linea di metropolitana	58.442.425	139,9

TAV Madrid-Barcellona (Chiloeches-Calatayud) (98.11.65.004)	Nuova linea ferroviaria	260.557.485	339,6
TAV Madrid-Barcellona (Madrid-Chiloeches) (98.11.65.002)	Nuova linea ferroviaria	101.780.273	132,4
TAV Madrid-Barcellona (tratto Ricla-Saragozza) (98.11.65.003)	Nuova linea ferroviaria	125.871.417	164,0
TOTALE		725.136.586	

SPAGNA – PROGETTI ADOTTATI NEL 1999			
PORTI			
Nome del progetto	Tipo di progetto	Contributo FC nel 1999	Contributo totale FC in milioni di euro
Porto di Ibiza (Baleari) (98.11.65.005)	Riassetto del porto	28.158.006	28,2

IRLANDA

IRLANDA - PROGETTI FINANZIATI NEL 1999 SMALTIMENTO E DEPURAZIONE DELLE ACQUE REFLUE			
	Nome del progetto	Tipo di progetto/impegno	Contributo totale FC in milioni di euro
93/07/61/007 93/07/61/013 93/07/61/014 93/07/61/033 95/07/61/010	Smaltimento e depurazione delle acque reflue della regione di Dublino (fase I e II)	Quota annua finale	1.7
93/07/61/020 95/07/61/015	Dundalk (fase I e II)	Quota annua finale	15.8
96/07/61/010	Cork (fase I e II)	Quota annua finale	50.7
93/07/61/031 94/07/61/022	Wexford (fase I e II)	Quota annua finale	8.3
93/07/61/018 96/07/61/003	Drogheda (fase I e II)	Quota annua finale	13.5
94/07/61/021	Lough Ree	Quota annua finale relativa a un gruppo di progetti esistenti	4.0
94/07/61/014	Fiume Suir	Quota annua finale relativa a un gruppo di progetti esistenti	4.4
98/07/61/004	Smaltimento e depurazione delle acque reflue della regione di Dublino (fase IV)	Nuova fase del progetto (costruzione)	23.0
TOTALE			121.4

IRLANDA - PROGETTI FINANZIATI NEL 1999 APPROVVIGIONAMENTO IDRICO	
--	--

	Nome del progetto	Tipo di progetto/impegno	Contributo totale FC in milioni di euro
96/07/61/001	Conservazione delle risorse idriche, Dublino	Quota annua finale	23.7
96/07/61/007	Approvvigionamento idrico della regione di Dublino (fase III)	Quota annua finale	5.0
TOTALE			28.7

IRLANDA - PROGETTI FINANZIATI NEL 1999				
STRADE				
		Nome del progetto	Tipo di impegno	Contributo totale FC in milioni di euro
N1 Dublino-Belfast	98/07/65/001	Tangenziale di Drogheda (II)	Impegno unico	52.2
	95/07/65/007	Dunleer-Dundalk (II)	Quota finale	33.3
Circonvallazione di Dublino	94/07/65/010	Southern Cross	Quota finale	13.4
Altro			Disimpegni	2.2
TOTALE				96.7

IRLANDA - PROGETTI FINANZIATI NEL 1999			
FERROVIE			
	Linea ferroviaria	Tipo di progetto/impegno	Contributo totale FC in milioni di euro
96/07/65/002- 96/07/65/006	Dublino – Galway Dublino -Waterford Dublino-Sligo Mallow-Tralee Dispositivi di segnalamento	Prima quota relativa a progetti riguardanti il potenziamento di parti della rete ferroviaria TEN	17.2
96/07/65/001	Estensione della DART	Quota finale	5.7
	TOTALE		22.9

Nelle due tabelle precedenti, la “quota finale” riguarda quei progetti pluriennali per i quali i contributi vengono impegnati annualmente fino al completamento del progetto stesso. Le due quote finali qui di seguito elencate completano il finanziamento della Commissione per questi progetti.

PORTOGALLO

PORTUGAL - Projets adoptés en 1999			
Traitement des eaux usées			
N° du Projet	Titre du projet	Type engagement	Concours FC
97/10/61/021	Dépollution Intégrée de Lis et Seiça	Engagement unique	11.045.750
99/10/61/004	Etude - Inventaire des zones contaminées	Engagement unique	123.802
Divers	Renfort du concours de 6 projets	Engagement unique	31.186.089

PORTUGAL - Projets adoptés en 1999			
Traitement des déchets urbains			
96/10/61/017	Traitement des déchets de l'île de Madère	Engagement unique	30.953.086

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Traitement des eaux usées			
N° du Projet	Titre du projet	Concours	Tranche 1999
93/10/61/014-96/018	Assainissement Costa do Estoril	52.048.900	8.925.852
94/10/61/006-007	Dépollution du fleuve Trancão	49.816.223	5.415.270
95/10/61/004-013	Assainissement de Ria de Aveiro	59.252.362	27.078.472
95/10/61/027	ETAR de Chelas	21.862.256	9.174.256
96/10/61/020	ETAR de Beirolas	19.096.950	4.709.910
97/10/61/002	Assain.G.Porto-Bassin Douro este	30.555.885	9.902.061
97/10/61/004	Assain.G.Porto-Bassin Douro nord est	18.045.976	6.097.849
97/10/61/018	Traitement eaux usées de Setúbal	18.302.200	14.028.400
97/10/61/020	Assainissement Caldas da Rainha/Obidos II	13.744.901	8.444.513

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Approvisionnement en eau			
93/10/61/006-015-96/016	Approvi.en eau au Barlavento Algarvio	61.211.878	6.171.188
93/10/61/017	Barrage de Enxoé	21.698.045	140.598
94/10/61/028	Alqueva I	64.553.443	6.314.221
95/10/61/009-96/015	Approvisionnement eau Région Porto Nord	86.099.310	17.219.862
95/10/61/010	Approvisionnement eau Sotavento Algarve	41.367.095	8.273.419
95/10/61/008	Approvisionnement eau Région.Porto Sud	112.142.514	32.444.514

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Traitement des déchets urbains			
93/10/61/016-94/026-95/023	LIPOR	87.735.976	25.620.482
95/10/61/024-96/013-013A	Déchets Algarve	46.800.186	13.047.670
95/10/61/026	VALORSUL	96.930.476	16.550.223
96/10/61/009	Déchets Litoral Centro	36.805.000	7.361.000
96/10/61/010	Déchets Feira/Gaia	18.467.950	3.693.590
96/10/61/011	Déchets Litoral Noroeste	31.319.100	6.263.820
96/10/61/012	Déchets Margem Sul	24.043.950	14.024.000

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets routiers			
94/10/65/005	Pont sur le Tage	311.211.212	29.286.595
96/10/65/002-97/004	A3 Braga/Ponte de Lima/Valença	128.300.670	41.560.134
97/10/65/003	A6 Montemor/Evora	34.064.000	5.695.704

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets ferroviaires			
96/10/65/001	Ligne du Nord II	104.929.607	10.492.961
97/10/65/001	Ligne du Nord III - Pampilhosa/Quintãs	66.087.548	24.911.808
97/10/65/002	Ligne du Nord IV -Albergaria/Alfarelos	74.256.310	32.441.195

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets portuaires			
95/10/65/002	Port de Lisbonne - Staz Apolónia	29.892.885	19.715.820
95/10/65/004	Port de Leixõesq - Accès routier	24.504.800	16.518.210

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets aéroportuaires			
96/10/65/003	Aéroport de Madère	159.981.983	44.917.692

SPAGNA

95/11/61/041, Riciclaggio di batterie e lampade fluorescenti, Impianto di Vilomara.

Il progetto riguarda la costruzione di un impianto per il riciclaggio di batterie e lampade fluorescenti nella Catalogna finalizzato al recupero di mercurio e metalli pesanti. L'impianto è stato ultimato nel luglio del 1998. Costo del progetto: 8,4 milioni di ecu.

95/11/61/036, Costruzione di collettori fognari e di un impianto per la depurazione delle acque reflue, Turia II.

L'attuazione della fase II è consistita nella costruzione di due collettori fognari e dell'impianto di depurazione delle acque reflue di Turia. Per produrre appieno i benefici sperati, il progetto richiederà ulteriori lavori complementari da parte dei comuni, ma ha già consentito di ridurre l'inquinamento derivante dalle acque reflue scaricate in precedenza nel fiume. I lavori sono stati ultimati nel novembre del 1997. Costo del progetto: 11,7 milioni di ecu.

93/11/61/026, Parco ed opere pubbliche lungo il fiume Ter (Girona).

Il progetto ha consentito di migliorare le condizioni sociali e ambientali in un quartiere di Girona, attraverso la rimozione di una discarica abusiva, la realizzazione di uno spazio verde, la costruzione di un ponte pedonale e, soprattutto, il collegamento della zona urbana con l'ambiente naturale. I lavori sono stati ultimati nell'aprile del 1998. Costo del progetto: 3,9 milioni di ecu.

95/11/61/024-3, Collettore fognario di Gobela- Grande Bilbao, Spagna.

Costruzione del collettore fognario di Gobela nella Grande Bilbao. Il progetto rientra nella costruzione di un ampio sistema di smaltimento e depurazione delle acque reflue destinato a servire una popolazione di oltre un milione di abitanti. Esso ha consentito di migliorare la qualità delle acque balneari e delle acque del fiume Nervion. I lavori sono stati ultimati nel febbraio del 1998. Costo del progetto: 10,9 milioni di ecu.

93/11/61/055, Risanamento della spiaggia della Zurriola (quartiere Gros).

L'obiettivo del progetto era quello di proteggere la costa settentrionale dall'erosione e di bonificare la spiaggia della Zurriola migliorando le condizioni di vita del quartiere Gros a San Sebastian. I lavori sono stati ultimati nel marzo del 1995. Costo del progetto: 9,8 milioni di ecu.

95/11/61/043-2, Recupero di terreni contaminati a Boecillo Valladolid.

Il progetto ha avuto per oggetto la rimozione e il corretto smaltimento dei rifiuti tossici e il risanamento di tre ettari di terreno. I lavori sono stati ultimati nel marzo del 1997. Costo del progetto: 1,7 milioni di ecu.

95/11/61/028-2, Infrastrutture urgenti contro la siccità - Bacino imbrifero di Segura, impianto di depurazione delle acque reflue di Mula.

Ampliamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue di Mula attraverso la creazione di lagune e la filtrazione delle sabbie. I lavori sono stati ultimati nel dicembre del 1995. Costo del progetto: 2,1 milioni di ecu.

95/11/61/028-2, Infrastrutture urgenti contro la siccità – Bacino imbrifero di Segura, impianto di trattamento delle acque reflue di La Pedrera.

Costruzione di un impianto di trattamento dell'acqua ad osmosi inversa per la trasformazione delle acque di scarico in acqua potabile. I lavori sono stati ultimati nel dicembre del 1995. Costo del progetto: 4,4 milioni di ecu.

95/11/61/025-4, Impianto per il riciclaggio dei rifiuti di imballaggi a Tudela.

Costruzione di un impianto di riciclaggio per il recupero di plastica e metalli da imballaggi vari destinato a servire una popolazione di circa 350.000 abitanti. I lavori sono stati ultimati nel giugno del 1998. Costo del progetto: 4,4 milioni di ecu.

95/11/61/039-1, Ampliamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue di Alcudia, nell'isola di Maiorca.

Ampliamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue di Alcudia per far fronte all'aumento dell'inquinamento durante la stagione turistica e per consentire un'estensione delle zone residenziali. I lavori sono stati ultimati nel marzo del 1995. Costo del progetto: 1,1 milioni di ecu.

GRECIA

94/09/61/043, Completamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue nella zona turistica di Salonicco.

Completamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue di Ainia a sud di Salonicco. Il progetto rientra nella costruzione di un ampio sistema di smaltimento e depurazione delle acque reflue destinato a servire una popolazione di 90.000 abitanti. I lavori sono stati ultimati nell'ottobre del 1997. Costo del progetto: 3,3 milioni di ecu.

94/09/061/037-2, Rete fognaria ed approvvigionamento idrico di Xanthi.

Il progetto riguarda l'ampliamento della rete fognaria e la ristrutturazione parziale del sistema di approvvigionamento idrico. I lavori sono stati ultimati nel novembre del 1995. Costo del progetto: 2 milioni di ecu.

IRLANDA

93/07/61/015 - 94/07/61/001, Approvvigionamento idrico della regione di Dublino (fase I).

Ristrutturazione della rete idrica e di due impianti di trattamento dell'acqua in due quartieri della capitale. Il progetto rientra nel piano di ampliamento e ristrutturazione del sistema di approvvigionamento idrico della Grande Dublino. I lavori sono stati ultimati nel gennaio del 1999. Costo del progetto: 65,8 milioni di ecu.

94/07/61/008, Piano di potenziamento delle rete fognaria di Killarney.

Ampliamento della rete fognaria e dell'impianto di depurazione delle acque reflue per far fronte all'estensione delle zone residenziali, industriali e turistiche. I lavori sono stati ultimati nel giugno del 1999. Costo del progetto: 15,3 milioni di ecu.

93/07/61/038 e 94/07/61/019, Approvvigionamento idrico della regione del Lough Mask.

Ampliamento della rete idrica esistente attraverso la costruzione di un serbatoio, di nuove condotte principali e di nuove condutture di distribuzione. I lavori sono stati ultimati nel marzo del 1997. Costo del progetto: 25,8 milioni di ecu.

PORTOGALLO

93/10/61/002, Ampliamento dell'impianto di trattamento dell'acqua di Asseiceira.

Ampliamento dell'impianto di trattamento dell'acqua per approvvigionare le regioni della Grande Lisbona e del Tago medio. L'ampliamento è consistito nell'installazione di otto nuovi collettori a gravità e di un concentratore di fanghi. I lavori sono stati ultimati nel settembre del 1996. Costo del progetto: 4,9 milioni di ecu.

94/10/61/016, Sistema di condotte di Castelo do Bode.

Ampliamento della rete idrica di Castelo do Bode per approvvigionare le regioni della Grande Lisbona e del Tago medio. I lavori sono stati ultimati nel luglio del 1996. Costo del progetto: 27,1 milioni di ecu.

94/10/61/015, Sistema idrico di Odeleite Beliche.

Costruzione della diga, della condotta principale e della stazione di pompaggio di Odeleite e realizzazione della prima fase della costruzione dell'impianto di trattamento dell'acqua di Tavira. I lavori sono stati ultimati nel luglio del 1998. Costo del progetto: 101 milioni di ecu.

SPAGNA

93/11/65/012, Tangenziale est di Valladolid – Contributo del Fondo di coesione: 26,2 milioni di ecu.

93/11/65/018, Autostrada Trinidad-Montgat - Contributo del Fondo di coesione: 37,1 milioni di ecu.

93/11/65/003, Autostrada Bailén-Granada, prima fase - Contributo del Fondo di coesione: 7,9 milioni di ecu.

94/11/65/003, Autostrada Bailén-Granada, seconda fase - Contributo del Fondo di coesione: 309,3 milioni di ecu.

93/11/65/023, Autostrada Ribadesella-Luarca - Contributo del Fondo di coesione: 16,5 milioni di ecu.

93/11/65/024 Linea ferroviaria Madrid-Valencia Jativa - Contributo del Fondo di coesione: 64,2 milioni di ecu.

93/11/65/027, VTS Atlantico settentrionale, Finisterre-Coruña - Contributo del Fondo di coesione: 18,4 milioni di ecu.

93/11/65/029, VTS Atlantico meridionale, Sta.Cruz de Tenerife - Contributo del Fondo di coesione: 18,4 milioni di ecu.

94/11/65/001, Autostrada A-6 Madrid - Contributo del Fondo di coesione: 75,6 milioni di ecu.

94/11/65/004, Tangenziale di Lérida - Contributo del Fondo di coesione: 83,1 milioni di ecu.

94/11/65/008, Autostrada Costa del Sol-San Roque - Contributo del Fondo di coesione: 34,7 milioni di ecu.

94/11/65/009, Tangenziale di Luarca - Contributo del Fondo di coesione: 24,6 milioni di ecu.

94/11/65/010, Circonvallazione di Gijon - Contributo del Fondo di coesione: 50,7 milioni di ecu.

94/11/65.011, Strada Novellana-Cadavedo - Contributo del Fondo di coesione: 28,3 milioni di ecu.

95/11/65/008, Asse trasversale della Catalogna: Lérida-Gerona - Contributo del Fondo di coesione: 53,9 milioni di ecu.

96/11/65/002, Asse trasversale della Catalogna: Artés-Sta. Maria d'Oló - Contributo del Fondo di coesione: 19,3 milioni di ecu.

94/11/65/009-011 e **93/11/65/023** Progetto globale, Autostrada Cantábrico, Novellana-Cadavedo-Luarca-Ribadesella.

IRLANDA

93/07/65/026, Porto di Waterford, molo Belview - Contributo del Fondo di coesione: 4 milioni di ecu.

93/07/65/015, Cork Ringaskiddy: terminale traghetti - Contributo del Fondo di coesione: 7,5 milioni di ecu.

93/07/65/008, Strada N1: tangenziale di Balbriggan - Contributo del Fondo di coesione: 3,1 milioni di ecu.

93/07/65/014, Strada di Galway Eastern A. - Contributo del Fondo di coesione: 8,4 milioni di ecu.

95/07/65/003, Strada N-25: tangenziale di Dunkettle-Carrigtowill - Contributo del Fondo di coesione: 27,2 milioni di ecu.

PORTOGALLO

93/10/65/001, Potenziamento della linea ferroviaria Linha do Norte - Contributo del Fondo di coesione: 32,1 milioni di ecu.

93/10/65/005, Strada Pamela-Marateca - Contributo del Fondo di coesione: 15,5 milioni di ecu.

93/10/65/032, Strada Marateca-Montemor - Contributo del Fondo di coesione: 46,6 milioni di ecu.

93/10/65/033, Autostrada Atalaia-Abrantes - Contributo del Fondo di coesione: 33,8 milioni di ecu.

95/10/65/001, Molo Rocha-Conde de Ovidos – Contributo del Fondo di coesione: 7,7 milioni di ecu.