



el



Ευρωπαϊκή Ένωση
Περιφερειακή πολιτική

inforegio

| Αριθ. 14 | Σεπτέμβριος 2004 | **Panorama**



Το Ταμείο Συνοχής

ενισχύει την ευρωπαϊκή αλληλεγγύη

Περιεχόμενα

Το Ταμείο Συνοχής ενισχύει την ευρωπαϊκή αλληλεγγύη

Το Ταμείο Συνοχής μεταλλάσσεται

Το Ταμείο Συνοχής είναι παρόμοιο με τα διαρθρωτικά ταμεία, χωρίς ωστόσο να ανήκει τυπικά σε αυτά. Το 1994, διατήρησε τους δικούς του στόχους και τρόπους λειτουργίας, ενώ συντονίστηκε σε μεγάλο βαθμό με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Σήμερα, μετά από δέκα έτη, το

Ταμείο Συνοχής εισέρχεται σε μια νέα φάση της ύπαρξής του υποδεχόμενο, την 1η Μαΐου 2004, δέκα νέα κράτη που είναι δικαιούχοι.

Μαρτυρία: Πολωνία

Τέσσερα έτη λειτουργίας του ΜΠΔΠ (ISPA): από το προενταξιακό στάδιο στο στάδιο της συνοχής

Το Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών (ΜΠΔΠ) και το Ταμείο Συνοχής παρουσιάζουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά, εφόσον ιδρύθηκαν με βάση την ίδια αρχή. Από τότε που δημιουργήθηκε, το 2000, το ΜΠΔΠ έχει συγχρηματοδοτήσει περισσότερα από 300 μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος στις υποψήφιες για ένταξη χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Το ΜΠΔΠ (ISPA) σε δράση: Ουγγαρία, Σλοβενία, Βουλγαρία, Ρουμανία

Γαλικία (Ισπανία): αποτυχία στα απόβλητα

Για να συμμορφωθεί με τους ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς κανόνες και να αναπτύξει μια βιώσιμη οικονομία μετά από διάφορες οικολογικές καταστροφές που υπέστη, η Γαλικία έθεσε σε εφαρμογή ένα τεράστιο πρόγραμμα διαχείρισης των λυμάτων και των στερεών αποβλήτων. Το Ταμείο Συνοχής χρηματοδοτεί μεγάλο μέρος των απαραίτητων επενδύσεων.

Μαρτυρίες: Ιρλανδία, Πορτογαλία

Το Ταμείο Συνοχής σε δράση: Ελλάδα, Ιρλανδία, Πορτογαλία, Ισπανία

03



08



09



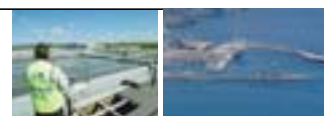
13



14



17-18



19

Φωτογραφίες (σελίδες): Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1, 5, 9, 11, 12), Sogama (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), φορείς των έργων (13, 19).

Εξώφυλλο: Η γέφυρα του ποταμού Boyne στην Drogheda (Ιρλανδία), που συγχρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Συνοχής.

Υπεύθυνος έκδοσης: Thierry Daman, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Περιφερειακή πολιτική

Το περιοδικό αυτό εκδίδεται στα αγγλικά και τα γαλλικά σε ανακυκλωμένο χαρτί.

Ο θεματικός φάκελος διατίθεται σε 19 γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ιστότοπο

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Τα κείμενα της παρούσας έκδοσης δεν έχουν νομική ισχύ.

Το Ταμείο Συνοχής μεταλλάσσεται

Του John Walsh (1)

Αφιξη ενός απορριμματοφόρου τρένου στο περιβαλλοντικό συγκρότημα Cerceda (Ισπανία), συγχρηματοδοτούμενο από το Ταμείο Συνοχής



Το Ταμείο Συνοχής είναι παρόμοιο με τα διαρθρωτικά ταμεία, χωρίς ωστόσο να ανήκει τυπικά σε αυτά. Το 1994, διατήρησε τους δικούς του στόχους και τρόπους λειτουργίας, ενώ συντονίστηκε σε μεγάλο βαθμό με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Σήμερα, μετά από δέκα έτη, το Ταμείο Συνοχής εισέρχεται σε μια νέα φάση της ύπαρξής του υποδεχόμενο, την 1η Μαΐου 2004, δέκα νέα κράτη που είναι δικαιούχοι. Επιπλέον, για την περίοδο προγραμματισμού 2007–2013, η Επιτροπή προτείνει να προσαρμόσει τους κανόνες εφαρμογής έτσι ώστε να τους ευθυγραμμίσει με τους γενικούς κανόνες προγραμματισμού, ενώ το Ταμείο θα διατηρήσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Με τον τρόπο αυτό προδιαγράφεται η προοπτική να «υιοθετηθεί» το Ταμείο Συνοχής από τους στενούς συγγενείς του και να ενταχθεί πλήρως στην οικογένεια των διαρθρωτικών ταμείων.

Η δημιουργία του Ταμείου Συνοχής απορρέει από μια ενδιαφέρουσα παραδοξότητα. Η λειτουργία της ενιαίας αγοράς προϋποθέτει ότι τα λιγότερο εύπορα κράτη μέλη πραγματοποιούν μεγάλες επενδύσεις για να αυξήσουν την αναπτυξιακή τους ικανότητα, το οποίο συνεπάγεται σημαντικές πρόσθετες επενδύσεις για να αναπτύξουν, να βελτιώσουν και να εκσυγχρονίσουν τις υποδομές τους. Όμως, ταυτόχρονα, για να μπορέσουν να ενταχθούν στη ζώνη του ευρώ, τα κράτη αυτά οφείλουν να μειώσουν το δημοσιονομικό τους έλλειμμα και να διατηρήσουν υπό έλεγχο το δημόσιο χρέος τους. Έτσι, είναι υποχρεωτικός ο αυστηρός έλεγχος των δημόσιων οικονομικών, ενώ είναι απολύτως απαραίτητο να πραγματοποιούνται πρόσθετες επενδύσεις. Απάντηση στο δίλημμα αυτό έδωσε η συνθήκη του Μάαστριχτ που προέβλεψε τη δημιουργία ενός ταμείου για να παρέχει δημοσιονομική ενίσχυση στα λιγότερα εύπορα κράτη μέλη του Ταμείου Συνοχής.

Χάρη σε αυτό το ταμείο, οι τέσσερις πρώτες χώρες που ήταν δικαιούχοι (Ισπανία, Πορτογαλία, Ιρλανδία και Ελλάδα) εκπλήρωσαν τα κριτήρια σύγκλισης της οικονομικής και νομισματικής ένωσης, ενώ ταυτόχρονα συνέχισαν τις επενδύσεις τους σε υποδομές.

(1) Διοικητικός υπάλληλος, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στο σημείο αυτό θα επιθυμούσα να εξετάσω την εξέλιξη των κανόνων εφαρμογής του Ταμείου Συνοχής. Αν και οι κανόνες αυτοί παρέμειναν συνολικά σταθεροί κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών, η εμπειρία που αποκτήθηκε κατά την περίοδο 1994–1999 είχε ήδη ωθήσει το Συμβούλιο να επιφέρει ορισμένες βελτιώσεις το 1999. Με την πάροδο του χρόνου, η Επιτροπή βελτίωσε επίσης τις πολιτικές και τις μεθόδους της όσον αφορά τη διαχείριση των έργων. Στο εξής, αυτοί οι βελτιωμένοι κανόνες εφαρμόζονται στις δραστηριότητες του ταμείου και στα έργα που χρηματοδοτούνται ήδη, στο πλαίσιο του Μέσου Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών (ISPA) ⁽²⁾, στα δέκα νέα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2004–2006. Όμως, για την επόμενη περίοδο προγραμματισμού, θα υπάρξουν σημαντικές αλλαγές στην εφαρμογή του Ταμείου Συνοχής.

Οι ιδιαιτερότητες του Ταμείου Συνοχής — 1994

Το Ταμείο Συνοχής δεν προκάλεσε τόσο ενδιαφέρον στους ερευνητές ή στο κοινό όσο το συγγενικό του Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ). Μπορούμε να αποδώσουμε αυτή τη σχετικά διαφορετική αντιμετώπιση στο γεγονός ότι οι δικαιούχοι του ήταν μόνο τέσσερα από τα 15 κράτη μέλη, αλλά και σε ειδικές διαφορές στο επίπεδο των στόχων και της εφαρμογής.

Το Ταμείο Συνοχής ιδρύθηκε με κανονισμό του Συμβουλίου στις 16 Απριλίου 1994 ⁽³⁾. Ήδη από τη στιγμή της δημιουργίας του παρουσιάζει ειδικές διαφορές σε σχέση με το σύστημα των διαρθρωτικών ταμείων:

- > το Ταμείο Συνοχής επιτρέπει τη χρηματοδότηση έργων στα κράτη μέλη που είναι δικαιούχοι χωρίς εσωτερική περιφερειακή διάκριση·
- > ο μηχανισμός χρηματοδότησής του υπόκειται σε μακροοικονομικούς όρους. Κατά βάση, τα κράτη μέλη οφείλουν να συγκρατούν το δημοσιονομικό έλλειμμα κάτω από ένα συγκεκριμένο όριο και να πληρούν, με τον τρόπο αυτό, έναν από τους όρους συμμετοχής στη ζώνη του ευρώ. Επειδή στόχος του ταμείου είναι να υποκαθιστά δαπάνες του εθνικού προϋπολογισμού, οι τρόποι επαλήθευσης της τήρησης της αρχής της προσθετικότητας δεν είναι οι ίδιοι με αυτούς που εφαρμόζονται στα διαρθρωτικά ταμεία·
- > η ενίσχυση εστιάζεται στην υλοποίηση των στόχων του προγράμματος δράσης για το περιβάλλον και στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών·
- > η κατανομή της χρηματοδότησης μεταξύ των επιλέξιμων τομέων του περιβάλλοντος και των μεταφορών πρέπει να παρουσιάζει σχετική ισορροπία. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η κατανομή των ενισχύσεων στους δύο τομείς πρέπει να είναι ίση (50:50)·
- > οι χρηματοδοτήσεις χορηγούνται από την Επιτροπή για κάθε έργο κατόπιν αιτήσεως των κρατών μελών, και, κατά κανόνα, οι επιλέξιμες δαπάνες ενός έργου πρέπει να ανέρχονται τουλάχιστον σε 10 εκατ. EUR.

Εξέλιξη των κανόνων εφαρμογής

Ο τροποποιημένος κανονισμός του 1999 ⁽⁴⁾ δίνει έμφαση στην ανάγκη μιας περισσότερο στρατηγικής προσέγγισης και στη συνοχή των έργων με μια γενική στρατηγική για τους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών σε ένα κατάλληλο τομεακό ή διοικητικό επίπεδο. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η στρατηγική αυτή πρέπει να ορίζεται και να επισημοποιείται σε ένα ή περισσότερα έγγραφα που χρησιμεύουν ως «πλαίσια αναφοράς» των παρεμβάσεων του ταμείου σε κάθε χώρα που είναι δικαιούχος. Μαζί με τις άλλες διατάξεις λειτουργίας, η διάταξη αυτή περιλαμβάνεται στον *Οδηγό του Ταμείου Συνοχής* που εκδόθηκε το 2000 ⁽⁵⁾, όπως και:

- > οι κατευθύνσεις της Επιτροπής σχετικά με τις δραστηριότητες του Ταμείου Συνοχής στους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών·
- > μέτρα που αποσκοπούν στην καλύτερη αξιοποίηση των ιδιωτικών πηγών χρηματοδότησης·
- > η ενθάρρυνση της δημιουργίας εταιρικών σχέσεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα που να μπορούν να μεγιστοποιούν το αποτέλεσμα χρηματοοικονομικής μόχλευσης της κοινοτικής συνδρομής και να αυξάνουν τον αριθμό των χρηματοδοτούμενων υποδομών·
- > ορισμένες διατάξεις που αποσκοπούν στην ορθολογική διαχείριση του ταμείου, στις οποίες περιλαμβάνεται ένα νέο έντυπο αίτησης συνδρομής.

Από τότε που θεσπίστηκαν οι τροποποιήσεις του 1999, υπήρξαν και άλλες εξελίξεις ως προς την εφαρμογή του ταμείου, οι οποίες αφορούν κυρίως τη βελτίωση των κανονιστικών διατάξεων που διέπουν τα έργα και τη διασαφήνιση της πολιτικής της Επιτροπής σε θέματα αξιολόγησης και διαχείρισης των έργων.

Έτσι, κατά την περίοδο 2000–2004 οι κανονισμοί της Επιτροπής επέφεραν τροποποιήσεις:

- > στη διαχείριση και τον δημοσιονομικό έλεγχο καθώς και στη διαδικασία εφαρμογής των δημοσιονομικών διορθώσεων (2002)·
- > στους όρους επιλεξιμότητας που συγκλίνουν με τους κανόνες επιλεξιμότητας των διαρθρωτικών ταμείων (2003)·
- > στην απλούστευση των κανόνων που αφορούν την πληροφόρηση και τη δημοσιότητα (2004).

Οι κανονισμοί αυτοί διευκολύνουν τις αποφάσεις χρηματοδότησης για κάθε έργο και κάνουν το καθεστώς εφαρμογής του Ταμείου Συνοχής να συγκλίνει με αυτό των διαρθρωτικών ταμείων.

Η πολιτική και οι μέθοδοι της Επιτροπής για την αξιολόγηση των μεγάλων έργων στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής έχουν επίσης απλουστευθεί με τη δημοσίευση, το 2002, μιας νέας έκδοσης του *Οδηγού ανά-λυσης κόστους-ωφέλειας των επενδυτικών σχεδίων* ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Βλέπε επόμενο άρθρο.

⁽³⁾ ΕΕ L 130 της 25.5.1994, σ. 1.

⁽⁴⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm

⁽⁵⁾ Διατίθεται στα αγγλικά, γαλλικά, ελληνικά, ισπανικά και πορτογαλικά. http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

⁽⁶⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_el.pdf



Ενημέρωση σχετικά με το Ταμείο Συνοχής: νέος κανονισμός

Όπως ισχύει και για τα διαρθρωτικά ταμεία, πρέπει να υπάρχει ενημέρωση και προβολή των χρηματοδοτούμενων από το Ταμείο Συνοχής έργων. Για το σκοπό αυτό, ο νέος κανονισμός που εκδόθηκε το 2004 απλουστεύει σημαντικά τα μέτρα της απόφασης 96/455/ΕΚ που εφαρμόζονταν μέχρι τώρα.

Ο νέος κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 621/2004 ορίζει καταρχάς τα δύο βασικά μηνύματα που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ενημέρωσης για το Ταμείο Συνοχής, τα οποία είναι:

- > το χρηματοδοτούμενο από το Ταμείο Συνοχής έργο συμβάλλει στη μείωση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων μεταξύ των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- > η υλοποίηση του έργου στάθηκε δυνατή χάρη στη χρηματοδοτική συνεισφορά του Ταμείου Συνοχής.

Εξηγώντας τη συγκεκριμένη περίπτωση του έργου, το πρώτο μήνυμα υπενθυμίζει το χαρακτήρα της ευρωπαϊκής παρέμβασης: η Ευρωπαϊκή Ένωση υπόσχεται την ισότητα των ευκαιριών μεταξύ των πολιτών της. Η αναφορά του όρου «πολίτης» δεν είναι μόνον τυπική: ο πολίτης, τελικός αποδέκτης της ανακοίνωσης, πρέπει να αισθάνεται ότι η ανακοίνωση τον αφορά.

Τα μηνύματα είναι δυνατό να διατυπώνονται με διαφορετικούς όρους από τους όρους του κανονισμού. Για το λόγο αυτό, συνιστάται να χρησιμοποιούνται απλές εκφράσεις. Τα δύο μηνύματα ενισχύονται με την τοποθέτηση της σημαίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναφορικά με τα μέσα και τις δράσεις πληροφόρησης που πρέπει να χρησιμοποιούνται, ο κανονισμός επιβάλλει μόνο τη χρησιμοποίηση των μέσων μαζικής ενημέρωσης και την τοποθέτηση πινακίδων και αναμνηστικών πλακών.

Στο τέλος της περιόδου 1993–1999, παρατηρήθηκε υψηλό ποσοστό ανεκτέλεστων υποχρεώσεων του Ταμείου Συνοχής, όπως συνέβαινε και με τα διαρθρωτικά ταμεία. Στα τέλη του 2000, το σύνολο αυτών των πιστώσεων αντιπροσώπευε περίπου το 120% του προϋπολογισμού για το 1999 του ταμείου.

Για να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα των ανεκτέλεστων χρηματοδοτήσεων, η Επιτροπή ξεκίνησε εντατικό διάλογο με τα κράτη μέλη, με στόχο να επιταχυνθεί η διαδικασία κλεισίματος των προγραμμάτων. Επίσης, για να βελτιωθούν η ποιότητα των έργων και ο ρυθμός εκτέλεσης και απορρόφησης των πιστώσεων, η Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία, το 2002, να ενημερώσει τα κράτη που είναι δικαιούχοι για τη θέσπιση ενός μέτρου που περιορίζει τις δυνατότητες τροποποίησης οι οποίες επιτρέπονται από την απόφαση για τη χορήγηση της ενίσχυσης⁽⁷⁾. Στα τέλη του 2003, το μη δαπανηθέν ποσό μειώθηκε στο 40% του προϋπολογισμού 1999.

Οι προκλήσεις του μέλλοντος

Το Ταμείο Συνοχής είχε αρχικά ως δικαιούχους τέσσερις χώρες με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα (ΑΕΙ) κατώτερο του 90% του κοινοτικού μέσου όρου. Η εξέταση του καθεστώτος επιλεξιμότητας το 2003⁽⁸⁾ είχε ως αποτέλεσμα την πρώτη «αναβάθμιση» σε σχέση με την κατάταξη του 1993: κατά την περίοδο 2000–2002, η Ιρλανδία, με μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΙ που αντιστοιχεί στο 101% του μέσου όρου της Ένωσης των Δεκαπέντε, τέθηκε εκτός του ορίου επιλεξιμότητας και δεν δικαιούται πλέον συγχρηματοδότηση από το 2004 και μετά. Όμως, αυτή η μείωση του αριθμού των δικαιούχων του ταμείου σε τρεις χώρες αναιρέθηκε γρήγορα από το γεγονός ότι δέκα νέα κράτη μέλη που εντάχθηκαν στην Ένωση την 1η Μαΐου 2004 κρίθηκαν επιλέξιμα.

Στο εξής, αυξάνεται κατά πολύ η σημασία του Ταμείου Συνοχής, εφόσον οι δραστηριότητές του αφορούν άμεσα περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη της Ένωσης των Είκοσι Πέντε. Επιπλέον, ένα μεγάλο ποσοστό των χρηματοδοτήσεων στο καθένα από τα νέα κράτη μέλη διατίθεται μέσω αυτού του ταμείου. Συγκριτικά αναφέρουμε ότι η Ιρλανδία έχει λάβει συνολικά 7840 εκατ. EUR κατά την περίοδο 1994–1999, εκ των οποίων 1990 εκατ. EUR (σε τρέχουσες τιμές) από το Ταμείο Συνοχής, δηλαδή το 19% του ποσού. Το μέσο ποσοστό συμμετοχής του ταμείου για τα νέα κράτη μέλη ανέρχεται σε 35%.



Πορτογαλία: κατασκευή μιας μονάδας καθαρισμού με την ενίσχυση του Ταμείου Συνοχής

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm

⁽⁸⁾ Ανακοίνωση COM(2004) 191 της 24ης Μαρτίου 2004 της Επιτροπής.

Σχετικό μερίδιο του Ταμείου Συνοχής στα νέα κράτη μέλη για την περίοδο 2004–2006

Εκατ. EUR	Συνολικοί πόροι	Ταμείο Συνοχής	Μερίδιο (σε %)
Εσθονία	695,1	309,0	44
Κύπρος	113,4	53,9	48
Λεττονία	1 164,3	515,4	44
Λιθουανία	1 537,7	608,2	40
Μάλτα	88,7	21,9	25
Ουγγαρία	3 207,4	1 112,7	35
Πολωνία	12 809,7	4 178,6	33
Σλοβακία	1 757,4	570,5	32
Σλοβενία	456,3	188,7	41
Τσεχική Δημοκρατία	2 621,2	936,1	36
Σύνολο	24 451,2	8 495,0	35

Εξάλλου, η εφαρμογή του Ταμείου Συνοχής, οι ετήσιοι χρηματοδοτικοί πόροι του οποίου είναι τριπλάσιοι από τους πόρους οι οποίοι διετίθεντο ετησίως στο ΜΠΔΠ, αποτελεί σημαντική επέκταση του πεδίου δραστηριοτήτων στα νέα κράτη μέλη. Εντούτοις, είναι σαφές, με βάση την πείρα της Επιτροπής και των χωρών που ήταν δικαιούχοι του ΜΠΔΠ, ότι η υλοποίηση έργων ποιότητας σε επαρκή ποσότητα θα αποτελέσει σημαντική πρόκληση για τις εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή πρότεινε το 2004 τη διεξαγωγή ενός νέου διαλόγου για να ενθαρρυνθούν οι χώρες που είναι δικαιούχοι να ενισχύσουν την ικανότητά τους να απορροφούν και να διαχειρίζονται τα διαθέσιμα κοινοτικά κεφάλαια. Τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν θα καθοριστούν από τα ίδια τα κράτη που είναι δικαιούχοι σε συνάρτηση με τις ειδικές συνθήκες της κάθε χώρας, με έμφαση σε τέσσερα καθοριστικά στάδια: τον προσδιορισμό, την επιλογή, την προετοιμασία και την αξιολόγηση των έργων.



Το Ταμείο Συνοχής στην υπηρεσία των μεταφορών: τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Πατρών–Αθηνών–Θεσσαλονίκης (Ελλάδα)

Η πιο μακροπρόθεσμη προοπτική: 2007–2013

Από λειτουργική άποψη, η τρίτη έκθεση για τη συνοχή^(*) προέβλεπε ήδη μια στενότερη συνεργασία μεταξύ του Ταμείου Συνοχής και των διαρθρωτικών ταμείων. Η Επιτροπή προτείνει ένα σύνολο νομοθετικών μέτρων για την υλοποίηση των δράσεων των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής κατά την περίοδο προγραμματισμού 2007–2013.

Ενώ θα διατηρηθούν οι ειδικοί στόχοι του Ταμείου Συνοχής, και ιδίως ο μακροοικονομικός όρος για τη χορήγηση της χρηματοδοτικής ενίσχυσης του ταμείου, το όριο επιλεξιμότητας του 90% του ΑΕΙ καθώς και η τομεακή στόχευση της ενίσχυσης, η Επιτροπή προτείνει μια ριζική αναμόρφωση των διατάξεων εφαρμογής: τη μετάβαση από τα μεμονωμένα έργα στη χρηματοδότηση ανά πρόγραμμα. Οι κοινές διατάξεις που διέπουν το Ταμείο Συνοχής και το ΕΤΠΑ είναι οι ακόλουθες:

- > από στρατηγική άποψη, ο συντονισμός με το ΕΤΠΑ θα πραγματοποιείται στο πλαίσιο των εξεταζόμενων προγραμμάτων. Στο πλαίσιο των εθνικών διαδικασιών προγραμματισμού, προτείνεται οι προτεραιότητες του Ταμείου Συνοχής να καθορίζονται από κοινού με τις προτεραιότητες του ΕΤΠΑ.
- > θα εφαρμόζονται κοινά συστήματα αξιολόγησης και παρακολούθησης των προγραμμάτων (κριτήρια επιλογής, δείκτες, επιτροπές παρακολούθησης κλπ.).
- > οι κανόνες επιλεξιμότητας του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής θα καθοριστούν στο πλαίσιο των γενικών κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων και ο κανονισμός που θα διέπει ειδικά το κάθε ταμείο θα περιέχει ειδικούς περιορισμούς.
- > θα καθοριστούν ενιαία κριτήρια διαχείρισης και δημοσιονομικού ελέγχου (παραδείγματος χάρι μία μόνο ετήσια ανάληψη υποχρέωσης ανά ταμείο).
- > θα θεσπιστούν ειδικές διατάξεις και δημοσιονομική πειθαρχία των διαρθρωτικών ταμείων (ετήσιες αναλήψεις υποχρεώσεων προγράμματος και αυτόματη αποδέσμευση) για να ενθαρρυνθεί η ταχεία χρησιμοποίηση των πόρων του Ταμείου Συνοχής.

Ο προγραμματισμός του Ταμείου Συνοχής προβλέπει μια νέα ισορροπία στη σχέση μεταξύ των κρατών μελών που είναι δικαιούχοι και της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή του ταμείου.

Τα κράτη μέλη θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο των εθνικών προγραμμάτων τους, τηρώντας τους τομεακούς στόχους του ταμείου και ορισμένους κανόνες αναφορικά με την επιλεξιμότητα των δαπανών. Το γεγονός αυτό θα επιτρέψει να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός έργων που χρειάζονται την έγκριση της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη θα είναι υποχρεωμένα να ζητούν την έγκριση της Επιτροπής για το ποσοστό χρηματοδότησης μόνο για τα μεγάλα έργα. Εξάλλου, η θέσπιση κοινών κανόνων προγραμματισμού θα απλουστεύσει τη διαχείριση των παρεμβάσεων του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής.

(*) Τρίτη έκθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή, 2004, σ. XXXV.



Το περιβαλλοντικό συγκρότημα Cerceda (Ισπανία)

Η προσέγγιση αυτή θα συνεπάγεται μεγαλύτερη ευθύνη των αρχών διαχείρισης κατά την επιλογή, την αξιολόγηση, την ανάλυση, την παρακολούθηση, τη διαχείριση και την ταχύτητα εκτέλεσης των έργων, έτσι ώστε να αποτρέπεται η απώλεια ενισχύσεων. Δεδομένου του χαρακτήρα των δραστηριοτήτων οι οποίες χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής —κατασκευή υποδομών—, η ενίσχυση της δημοσιονομικής πειθαρχίας θα έχει ορισμένες δυσκολίες. Εντούτοις, όπως έδειξε και η τρέχουσα περίοδος προγραμματισμού, η πειθαρχία αυτή αποτελεί ισχυρό κίνητρο για να επιταχυνθεί η εκκίνηση των προγραμμάτων και για να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι και τα οφέλη.

Τέλος, οι προτάσεις της Επιτροπής αποσκοπούν στον άριστο συντονισμό μεταξύ του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής, στην ισότιμη μεταχείριση των ταμείων στο επίπεδο της δημοσιονομικής διαχείρισης και στην εναρμόνιση των κανόνων εφαρμογής, παρέχοντας στις εθνικές αρχές τη δυνατότητα να απλουστεύσουν τις μεθόδους διαχείρισης.

Οι βασικές επιτυχίες του ταμείου

Το Ταμείο Συνοχής βοήθησε τα τέσσερα πρώτα κράτη που ήταν δικαιούχοι να ικανοποιήσουν τα απαιτούμενα κριτήρια για να ενταχθούν στη ζώνη του ευρώ. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα άλλα οφέλη που δημιούργησε το ταμείο.

Οι μέχρι σήμερα αναλήψεις υποχρεώσεων (2004)

Χώρα	1993-1999		2000-2003	
	Εκατ. EUR	%	Εκατ. EUR	%
Ελλάδα	2 998	17,9	1 767	16,1
Ισπανία	9 251	55,2	6 795	61,8
Ιρλανδία	1 495	8,9	584	5,3
Πορτογαλία	3 005	17,9	1 848	16,8
Σύνολο	16 749		10 994	

Οι τέσσερις χώρες που ήταν δικαιούχοι έχουν λάβει μέχρι σήμερα 27 000 εκατ. EUR. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει ουσιαστική συνεισφορά στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού των υποδομών.

Επενδύσεις προτεραιότητας 1993–1999 (%)

	Ελλάδα	Ισπανία	Ιρλανδία	Πορτογαλία	Σύνολο
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Υδρευση	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Αποχέτευση/Λύματα	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Στερεά απόβλητα	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Διάφορα	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Οδικές	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Σιδηροδρομικές	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Εναέριες/Θαλάσσιες	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Άλλες	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Συνολικά, έχει τηρηθεί η ισορροπία 50:50. Με ορισμένες διαφοροποιήσεις σε εθνικό επίπεδο, οι δύο σημαντικότεροι τομείς που χρηματοδοτήθηκαν είναι οι οδικές μεταφορές και ο καθαρισμός των λυμάτων.

Αριθμός αποφάσεων χρηματοδότησης

	1993–1999	2000–2003	Σύνολο
Ελλάδα	77	86	163
Ισπανία	371	270	641
Ιρλανδία	116	9	125
Πορτογαλία	149	65	214
Σύνολο	713	430	1 143

Οι αποφάσεις αφορούν μεμονωμένα έργα, τμήματα έργων ή ομάδες έργων. Το 2003, η Επιτροπή ξεκίνησε διαδικασία εκ των υστέρων αξιολόγησης που περιλαμβάνει ένα μεγάλο φάσμα έργων, τα οποία έχουν ολοκληρωθεί στα τέσσερα κράτη μέλη που ήταν δικαιούχοι, για να διευκρινιστεί το ποσοστό κάλυψης των αρχικών στόχων τους. Τα αποτελέσματα της μελέτης αναμένονται μέχρι το τέλος του 2004.



Μονάδα επεξεργασίας αποβλήτων της Λα Κορούνια (Ισπανία)

Πολωνία

«Το Ταμείο Συνοχής στην Πολωνία — Ποια είναι τα κριτήρια επιλογής των έργων;»



Krzysztof Berbeka,
Δρ Οικονομίας,
Πανεπιστήμιο
Κρακοβίας



Andrzej Gula, *Ιδρυμα*
Περιβαλλοντικής
Οικονομίας, CEE
Bankwatch Network

Σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, ο ρόλος του Ταμείου Συνοχής είναι σημαντικός στην Πολωνία για την εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου σε περιβαλλοντικά θέματα. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, για την περίοδο 2003–2010, το 19% περίπου των επενδυτικών δαπανών για αστικές περιβαλλοντικές υποδομές θα καλυφτεί από αυτό το ταμείο ⁽¹⁾.

Επειδή ο αριθμός των πιθανών έργων και το κόστος τους υπερβαίνουν κατά πολύ τις ικανότητες της προταθείσας από το Ταμείο Συνοχής ενίσχυσης, είναι απαραίτητο να τεθεί σε λειτουργία ένα διαφανές και αποτελεσματικό σύστημα επιλογής των έργων. Η εφαρμοζόμενη μεθοδολογία σε αυτόν τον τομέα παρέχει δύο δυνατότητες:

- 1) τα έργα επιλέγονται βάσει ενός λεπτομερούς εθνικού προγράμματος για έναν συγκεκριμένο τομέα. Τα προγράμματα αυτά πρέπει να αντανακλούν τις επενδυτικές ανάγκες και να περιέχουν κατάλογο των απαραίτητων έργων, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κοινοτικών οδηγιών.
- 2) σε περίπτωση που δεν υπάρχουν εθνικά προγράμματα ή ειδικός κατάλογος απαραίτητων έργων, η αξιολόγηση των έργων θα πραγματοποιείται βάσει κατηγοριών οι οποίες έχουν καθοριστεί σύμφωνα με ένα σύνολο μετρήσιμων και συγκρίσιμων κριτηρίων.

Σήμερα, οι τάσεις που διέπουν την εξέταση των έργων στην Πολωνία δεν συμφωνούν πλήρως με τις ανωτέρω μεθόδους. Καταρχάς, υπάρχει μια έντονη πολιτική προσπάθεια που αποσκοπεί στη χρησιμοποίηση όλων των πόρων που διατίθενται από το Ταμείο Συνοχής. Ως εκ τούτου, λαμβάνονται αποφάσεις που δεν προωθούν αναγκαστικά μηχανισμούς που να βασίζονται στην αποτελεσματικότητα και τη χρηματοδότηση των πλέ-

ον επειγόντων περιβαλλοντικών έργων, έτσι ώστε να υπάρξει συμμόρφωση προς τις οδηγίες ⁽²⁾. Επιπλέον, τα εθνικά προγράμματα (πλην του εθνικού προγράμματος για την επεξεργασία των λυμάτων) θα μπορούσαν να έχουν μεγαλύτερη ακρίβεια και να προσδιορίζουν με σαφήνεια τα έργα. Τέλος, ο αριθμός έργων που έχουν υποβληθεί από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης για χρηματοδότηση από το ταμείο είναι σχετικά υψηλός, αν και η ποιότητα και η αξιοπιστία των φακέλων παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές.

Κατά συνέπεια, η διαδικασία αξιολόγησης πρέπει να βασίζεται σε ένα ασφαλέστερο σύστημα, με τη χρησιμοποίηση κριτηρίων που να επιτρέπουν την κατάταξη των έργων σε κατηγορίες. Κρίνεται απαραίτητο να τροποποιηθούν οι τρέχουσες διαδικασίες, έτσι ώστε να υπάρξει μεγαλύτερη διαφάνεια και υπευθυνότητα και να καταστεί δυνατή η σύγκριση. Η θέσπιση ενός τέτοιου συστήματος θα βοηθήσει τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης να ενσωματώσουν καλύτερα τις προτεραιότητες του Ταμείου Συνοχής στα έργα τους.

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα αφορά τον τρόπο επιλογής των έργων. Σήμερα, δεν υπάρχει μια σφαιρική προσέγγιση που να έχει ως άξονα την ολοκληρωμένη εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου σε θέματα περιβάλλοντος. Η διάθεση των χρηματοδοτικών πόρων πρέπει να ευνοεί τις ανάγκες χρηματοδότησης των προγραμμάτων που καταρτίζονται στο πλαίσιο των οδηγιών για το περιβάλλον. Οι παρεχόμενες από το Ταμείο Συνοχής δυνατότητες διόρθωσης του προορισμού των πιστώσεων έχουν στόχο να εγγυηθούν τη χρηματοδότηση τομέων που ενδεχομένως υποχρηματοδοτούνται, παραδείγματος χάρι η διαχείριση των αποβλήτων ⁽³⁾. Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι αυτό δεν θα έχει και μεγάλη χρησιμότητα, εάν δεν εφαρμόζονται επαρκείς νομικές διατάξεις.

Καθώς οι παρεμβάσεις του Ταμείου Συνοχής κατά την επόμενη περίοδο προγραμματισμού θα εστιάζονται σε προγράμματα, οι δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της διαδικασίας επιλογής έχουν ακόμη μεγαλύτερη σημασία και θα πρέπει να ενταθούν.

Πληροφορίες:

andgula@iee.org.pl ή berbekak@ae.krakow.pl



Στετίνo: κατασκευή ενός αντλιοστασίου που χρηματοδοτήθηκε από το ΜΠΑΠ.

⁽¹⁾ Ο υπολογισμός βασίζεται στις απαραίτητες επενδύσεις οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στους τομείς της αποχέτευσης, του καθαρισμού των λυμάτων και της διαχείρισης των αποβλήτων. Περιλαμβάνει τις προβλεπόμενες πληρωμές (περιλαμβανομένων των καθυστερήσεων στην απορρόφηση των πιστώσεων). Για την επόμενη περίοδο, εκτιμάται ότι το επίπεδο των εθνικών και κοινοτικών πόρων θα είναι ταυτόσημο με αυτό της περιόδου 2004–2006.

⁽²⁾ Έτσι, η χρηματοδότηση μεγάλων έργων επεξεργασίας βιομηχανικών αποβλήτων (γεωλογικές λεκάνες καθιζήσεως) δεν επιτρέπει την τήρηση των μεταβατικών σταδίων για την εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου σε θέματα περιβάλλοντος.

⁽³⁾ Berbeka, K., *Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia*, Ινστιτούτο Περιβαλλοντικής Οικονομίας, Σεπτέμβριος 2003.

Τέσσερα έτη λειτουργίας του ΜΠΔΠ (ISPA): από το προενταξιακό στάδιο στο στάδιο της συνοχής

Του Willem Kuypers ⁽¹⁾

Το Μέσο Προενταξιακών Διαρθρωτικών Πολιτικών (ΜΠΔΠ) και το Ταμείο Συνοχής παρουσιάζουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά, εφόσον ιδρύθηκαν με βάση την ίδια αρχή. Από τότε που δημιουργήθηκε, το 2000, το ΜΠΔΠ έχει συγχρηματοδοτήσει περισσότερα από 300 μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος στις υποψήφιες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Βίλνα (Λιθουανία)



Το ΜΠΔΠ είναι ένα από τα τρία μέσα (μαζί με το Phare και το Sapard) της προενταξιακής στρατηγικής που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 1997 στη σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Λουξεμβούργου για την περίοδο 2000–2006. Δημιουργήθηκε για να βοηθήσει τις δέκα υποψήφιες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ⁽²⁾ να χρηματοδοτήσουν έργα υποδομών στο πλαίσιο των κοινοτικών προτεραιοτήτων για τους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών. Ο ετήσιος προϋπολογισμός του, που υπερβαίνει το 1 δισ. EUR, κατανεμήθηκε στις χώρες αυτές σε συνάρτηση με τον πληθυσμό τους, την έκταση και το κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ. Τέσσερα έτη μετά την έναρξη της λειτουργίας του ΜΠΔΠ, η χορηγηθείσα ενίσχυση ανήλθε σε 7 δισ. EUR για έργα συνολικής αξίας 11,6 δισ. EUR.

Από το 2000 έως το 2003, το ΜΠΔΠ χρηματοδότησε περισσότερα από 200 περιβαλλοντικά έργα που αφορούν κατά

κύριο λόγο την ύδρευση, τα αποχετευτικά δίκτυα, την επεξεργασία των λυμάτων και τη διαχείριση των αποβλήτων. Εκτός από το ότι συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος, οι παρεμβάσεις αυτές βοήθησαν τις υποψήφιες χώρες να ενισχύσουν την προετοιμασία και τη διοικητική τους ικανότητα να εφαρμόσουν την κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία, πραγματοποιώντας ταυτόχρονα τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις.

Στον τομέα των μεταφορών, το ΜΠΔΠ συνέβαλε στην ανάπτυξη του μελλοντικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Χρηματοδότησε τη διασύνδεση και τη διαλειτοργικότητα τόσο των εθνικών δικτύων όσο και μεταξύ των δικτύων αυτών και του δικτύου της Ένωσης. Δόθηκε προτεραιότητα σε περισσότερα από 100 έργα υποδομών στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών —περιλαμβανομένων των διασυνοριακών υποδομών— όπως οι σιδη-

⁽¹⁾ Εισηγητής αρμόδιος για την εξεταζόμενη περιοχή, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

⁽²⁾ Βουλγαρία, Εσθονία, Λεττονία, Λιθουανία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία και Τσεχική Δημοκρατία.

ροδρομικές γραμμές, οι οδικοί άξονες, οι αερολιμένες, τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας κλπ.

Ήδη από την αρχή, τα κεφάλαια του ΜΠΑΠ χορηγήθηκαν εξ ημισείας στο τομέα του περιβάλλοντος και στον τομέα των μεταφορών, ενώ στο εσωτερικό του τομέα των μεταφορών εκδηλώθηκε προτίμηση για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, διότι παρουσιάζουν μεγαλύτερη διατηρησιμότητα από τις οδικές μεταφορές.

Εκτός από τις επενδύσεις σε υποδομές, χρηματοδοτήθηκαν και διάφορες μορφές τεχνικής βοήθειας με συνολικό ποσό 200 εκατ. EUR, κατά κύριο λόγο στους τομείς στους οποίους οι χώρες που ήταν δικαιούχοι παρουσίαζαν ιδιαίτερες δυσκολίες εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων. Το γεγονός αυτό επέτρεψε να ενισχυθεί η ικανότητα των εθνικών οργανισμών να προετοιμάσουν και να υλοποιήσουν τα έργα, καθώς και να εφαρμόσουν και να επιβάλουν την τήρηση της περιβαλλοντικής πολιτικής. Το ΜΠΑΠ ενόησε επίσης την αποκέντρωση των συμβάσεων αγορών και της δημοσιονομικής διαχείρισης. Διενεργήθηκαν διάφοροι λογιστικοί έλεγχοι για την αξιολόγηση και τη βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης και δημοσιονομικού ελέγχου των χωρών που ήταν δικαιούχοι.

Γενικά, οι παρεμβάσεις αυτές είχαν στόχο να εξοικειωθούν οι χώρες που ήταν δικαιούχοι του ΜΠΑΠ με τις κοινοτικές αρχές και διαδικασίες χρηματοδότησης και, κατά συνέπεια, να προετοιμαστούν για μια σωστή διαχείριση των διαρθρωτικών μέσων μετά την ένταξη, ιδίως των παρεμβάσεων του Ταμείου Συνοχής.

Προγραμματισμός και χρηματοδότηση των επενδύσεων

Τα έργα έπρεπε να είναι σύμφωνα με τις τομεακές στρατηγικές που διαμορφώθηκαν σε εθνικό επίπεδο και καθόρισαν τις ενδιάμεσες επενδυτικές προτεραιότητες, καθώς και με τα κριτήρια επιλογής για τον καθένα από τους δύο τομείς.

Κάθε έργο έπρεπε να έχει ελάχιστο κόστος 5 εκατ. EUR, ενώ επιτρέπονταν οι ομαδοποιήσεις έργων, υπό τον όρο ότι είχαν έναν κοινό λειτουργικό, γεωγραφικό ή οικονομικό στόχο. Ο μέσος προϋπολογισμός των χρηματοδοτηθέντων έργων ανήλθε σε 33 εκατ. EUR. Στα μεγάλα έργα περιλαμβάνεται επένδυση 340 εκατ. EUR για την ηλεκτροδότηση και τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών γραμμών και ένα άλλο έργο 288 εκατ. EUR για τη βελτίωση της ποιότητας του ύδατος και τα δύο έργα υλοποιήθηκαν στην Πολωνία.

Η Επιτροπή αξιολόγησε τα τεχνικά, οικονομικά και δημοσιονομικά στοιχεία κάθε αίτησης συνδρομής, βασίζομενη σε ορισμένες περιπτώσεις στην πραγματογνωμοσύνη τρίτων, ιδίως διεθνών χρηματοοικονομικών οργανισμών, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, που είναι και οι συνήθεις συνεργάτες της για την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων του ΜΠΑΠ με τη βοήθεια δανείων.

Πριν λάβει απόφαση για τη χορήγηση μιας συνδρομής, η Επιτροπή ζητούσε τη γνώμη της διαχειριστικής επιτροπής του ΜΠΑΠ, αποτελούμενης από αντιπροσώπους των 15 κρατών μελών. Το ποσοστό χρηματοδότησης κυμαινόνταν σε συνάρτηση με ορισμένες προϋποθέσεις και απαιτήσεις. Το καθορισθέν ανώτατο ποσοστό χρηματοδότησης των επιλέξιμων δαπανών ήταν 75 % και το μέσο ποσοστό των ενισχύσεων ανήλθε περίπου στο 65 %.

Η μάθηση στην πράξη

Όπως συμβαίνει με κάθε έργο υποδομής, η ποιότητα της προετοιμασίας καθορίζει τον απαιτούμενο χρόνο για την προκήρυξη των διαγωνισμών και την εκτέλεση των έργων. Με όσο μεγαλύτερη φροντίδα και ακρίβεια προετοιμάζονται τα έργα, με τόση ευκολία και ταχύτητα συνάπτονται οι συμβάσεις και πραγματοποιούνται οι πληρωμές. Εντούτοις, η εμπειρία σε αυτόν τον τομέα δεν αποκτάται από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά σταδιακά. Αυτό αληθεύει κατ' εξοχήν στην περίπτωση που οι δικαιούχοι δεν είναι εξοικειωμένοι με τους διεθνείς τεχνικούς κανόνες ούτε με τους κανόνες και τις διαδικασίες συμβάσεων που πρέπει να εγγυώνται την ισότιμη πρόσβαση, την ίση μεταχείριση και τη διαφάνεια στους συμμετέχοντες ιδιώτες και τις επιχειρήσεις.

Για τους παραπάνω λόγους, η εφαρμογή του ΜΠΑΠ εντάσσεται σε ένα μηχανισμό που επιβάλλει οι διαδικασίες διενέργειας διαγωνισμών και ανάθεσης συμβάσεων να ελέγχονται εκ των προτέρων (εκ των προτέρων έγκριση) από τις Αντιπροσωπείες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις χώρες που είναι δικαιούχοι. Επειδή η τήρηση των νομικών απαιτήσεων σε θέματα δημοσίων συμβάσεων αποτελεί μείζονα πρόκληση, η Επιτροπή έχει επίσης επεξεργαστεί διάφορες μεθόδους τεχνικής βοήθειας που αποσκοπούν στη βελτίωση των ικανοτήτων, των μεθόδων και των διαδικασιών των δικαιούχων.

Οι προϋποθέσεις της επιτυχίας

Η πρόοδος και η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης και της υλοποίησης των έργων του ΜΠΑΠ ελέγχθηκαν και αξιολογήθηκαν πολλαπλώς: τακτικές συνεδριάσεις, εκθέσεις παρακολούθησης από τους εκτελεστικούς οργανισμούς, λογιστικοί έλεγχοι της ενίσχυσης και επιτόπου επισκέψεις από αντιπροσωπείες της Επιτροπής. Ο επίσημος έλεγχος διενεργήθηκε στις συνεδριάσεις της επιτροπής παρακολούθησης του ΜΠΑΠ που πραγματοποιούνταν δύο φορές ετησίως σε κάθε χώρα που ήταν δικαιούχος. Επιπλέον, σημαντικός ήταν ο ρόλος των Αντιπροσωπειών της Επιτροπής στην επίβλεψη της διαχείρισης και της καθημερινής υλοποίησης των παρεμβάσεων του ΜΠΑΠ.

Από τα ανωτέρω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι περισσότερες χώρες που ήταν δικαιούχοι σημείωσαν σημαντική πρόοδο όσον αφορά την ικανότητα διαχείρισης και εφαρμογής της συνδρομής του ΜΠΑΠ. Σταδιακά, πέτυχαν την καλύτερη τήρηση των κανόνων και διαδικασιών των παραδοσιακών μέσων της ευρωπαϊκής πολιτικής συνοχής, δηλαδή των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής.

Οι χώρες αυτές έχουν καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για να θεσπίσουν συστήματα επίβλεψης και δημοσιονομικού ελέγχου της κοινοτικής ενίσχυσης, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις είναι περισσότερο προηγμένα από τα συστήματα των παλαιών κρατών μελών. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι τα μέτρα που έλαβε η Επιτροπή για να βοηθήσει τις αρμόδιες αρχές προγραμματισμού, εφαρμογής, διαχείρισης και δημοσιονομικού ελέγχου είναι αποτελεσματικά.

Παρ' όλα αυτά, εξακολουθούν να υπάρχουν αδυναμίες που πρέπει να διορθωθούν, έτσι ώστε να εφαρμόζονται πράγματι αποτελεσματικά και αξιόπιστα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου. Ορισμένες χώρες δεν διαθέτουν πάντοτε επαρκείς χρηματοδοτικούς πόρους και ανθρώπινο δυναμικό για το σχεδιασμό, την προετοιμασία και τη διαχείριση των δράσεων που λαμβάνουν κοινοτική χρηματοδότηση.



Μονάδα καθαρισμού, που χρηματοδοτήθηκε από το ΜΠΔΠ, στη Σλοβενία.

Αυτό συμβαίνει ιδίως στον τομέα του περιβάλλοντος, όπου διαπιστώνεται έντονη εναλλαγή υπαλλήλων εξαιτίας μέ-

τριων μισθών. Ούτε η ειδικευση του προσωπικού είναι πάντοτε η απαιτούμενη για τη διαχείριση, ιδίως όσον αφορά τις διαδικασίες διαγωνισμών και ανάθεσης των συμβάσεων, για τα σύνθετα έργα υποδομών.

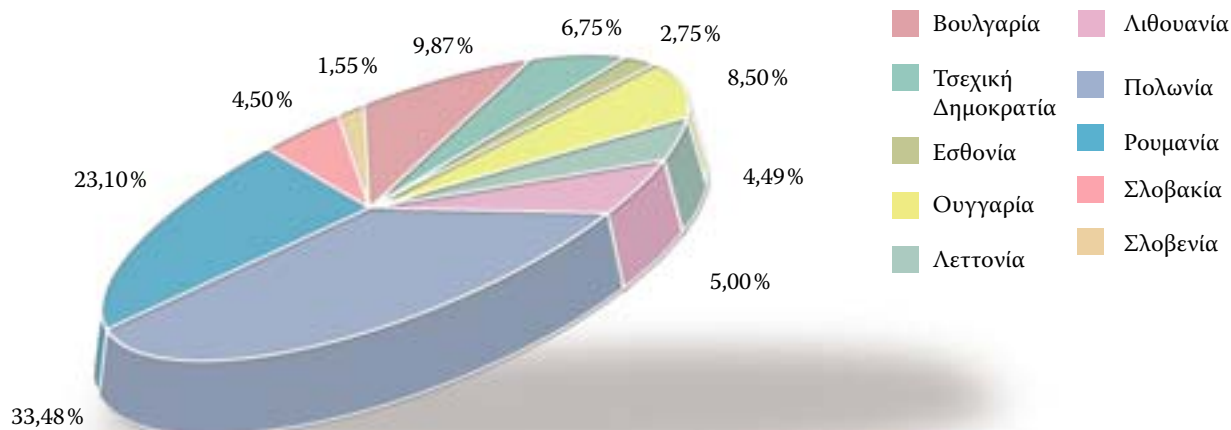
Από το ΜΠΔΠ στο Ταμείο Συνοχής

Την 1η Μαΐου 2004, το ΜΠΔΠ έπαψε επισήμως να υφίσταται για τα οκτώ νέα κράτη μέλη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Επειδή το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εισόδημά τους είναι κατώτερο του 90 % του κοινοτικού μέσου όρου, οι χώρες αυτές έγιναν στο σύνολό τους επιλέξιμες για το Ταμείο Συνοχής, το μέσο της ευρωπαϊκής πολιτικής συνοχής, κατά τα πρότυπα του οποίου δημιουργήθηκε το ΜΠΔΠ, το οποίο χρηματοδοτεί και αυτό τις επενδύσεις στις υποδομές περιβάλλοντος και μεταφορών.

Κατά συνέπεια, τα έργα του ΜΠΔΠ που βρίσκονται σε εξέλιξη μεταφέρθηκαν στο Ταμείο Συνοχής και η ολοκλήρωσή τους θα υπόκειται στους κανόνες αυτού του ταμείου. Όπως αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης τον Δεκέμβριο του 2002, η Βουλγαρία και η Ρουμανία θα συνεχίσουν να είναι δικαιούχοι του ΜΠΔΠ και να λαμβάνουν χρηματοδοτήσεις οι οποίες θα αυξάνονται σταδιακά μέχρι το τέλος του 2006.

Στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής, θα τριπλασιαστούν οι πηγές χρηματοδότησης των νέων κρατών μελών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης: από 0,75 δισ. EUR ετησίως από τους πόρους του ΜΠΔΠ σε 2,8 δισ. EUR ετησίως για την περίοδο 2004–2006. Οι αναλήψεις υποχρεώσεων για τρέχοντα έργα που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο του ΜΠΔΠ πριν από τον Ιανουάριο του 2004 αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό αυτής της αύξησης των πιστώσεων. Εντούτοις, πρέπει να προσδιοριστούν και να προετοιμαστούν νέες επενδύσεις, έτσι ώστε να υπάρχει ένα απόθεμα έργων που θα είναι σε θέση να εγγυηθεί την απορρόφηση των πιστώσεων του ταμείου. Ζητείται από τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία να καταβάλουν αντίστοιχες προσπάθειες για το ΜΠΔΠ.

ΜΠΔΠ: κατανομή ανά χώρα (αναλήψεις υποχρεώσεων 2000–2003)



Περιβάλλον και μεταφορές: οι μελλοντικές προκλήσεις

Το ΜΠΑΠ συνέβαλε στο να επιταχυνθούν οι τομεακές μεταρρυθμίσεις και ο ρυθμός δημιουργίας βασικών υποδομών για το περιβάλλον και τις μεταφορές, αλλά πρέπει να πραγματοποιηθούν ακόμη σημαντικές επενδύσεις για να υπάρξει πραγματική σύγκλιση με τα κοινοτικά πρότυπα.

Αδιαμφισβήτητα, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος για την προστασία του περιβάλλοντος σε όλες τις χώρες που είναι δικαιούχοι, τόσο στα νέα κράτη μέλη όσο και στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία. Σε διάστημα δέκα ετών, η κατάσταση του περιβάλλοντος βελτιώθηκε, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και την κατάσταση της ρύπανσης των υδάτων. Οι βασικοί ατμοσφαιρικοί ρύποι μειώθηκαν κατά 60-80% και τα τοξικά μέταλλα κατά 50%, ενώ η ρύπανση των υδάτων που οφείλεται σε οργανικές ύλες μειώθηκε κατά 80%. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έχει διπλασιαστεί το ποσοστό των κατοικιών και άλλων εγκαταστάσεων τα απόβλητα των οποίων υποβάλλονται σε επεξεργασία σε σταθμούς καθαρισμού. Εντούτοις, εκτιμάται ότι, για να τηρηθεί πλήρως το κοινοτικό κεκτημένο σε θέματα περιβάλλοντος, τα νέα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέσουν σε αυτόν τον τομέα ποσοστό από 2 έως 3% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ τους τα επόμενα έτη. Επειδή οι δημοσιονομικές προσπάθειες σήμερα υπολείπονται αυτού του στόχου, το Ταμείο Συνοχής και το ΕΤΠΑ μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην κάλυψη αυτού του ελλείμματος. Ως προς αυτό, εκτιμάται ότι, μέχρι το τέλος της τρέχουσας περιόδου δημοσιονομικού προγραμματισμού το 2006, η αυξημένη κοινοτική ενίσχυση για τον τομέα του περιβάλλοντος, που ανέρχεται περίπου σε 8 δισ. EUR, θα αντιπροσωπεύσει περίπου το 10% των απαραίτητων συνολικών επενδύσεων.

Όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο ενέκριναν τον Απρίλιο του 2004 τις νέες κατευθυντήριες γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ) σε μια διευρυμένη Ευρώπη. Οι κατευθύνσεις αυτές προβλέπουν κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (εννιά εκ των οποίων αφορούν άξονες που ενσωματώνουν τα νέα κράτη μέλη) που θα πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2020. Τα έργα έχουν στόχο να εξασφαλίσουν περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφορών και μεθόδους κινητικότητας, ευνοώντας τις επενδύσεις στις

σιδηροδρομικές υποδομές και τις πλωτές οδούς. Ενθαρρύνεται επίσης η υλοποίηση διασυνοριακών έργων, δεδομένων των ειδικών δυσκολιών κατασκευής τους.

Το κόστος αυτών των έργων εκτιμάται περίπου σε 225 δισ. EUR. Το συνολικό κόστος της ολοκλήρωσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, περιλαμβανομένων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που δεν αναγνωρίζονται ως έργα προτεραιότητας, εκτιμάται σε 600 δισ. EUR. Οι απαιτούμενες επενδύσεις για τις υποδομές μεταφορών στα νέα κράτη μέλη εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 90 δισ. EUR μέχρι το 2015. Και σε αυτή την περίπτωση, τα μέσα της πολιτικής συνοχής θα συμβάλουν καθοριστικά στη χρηματοδότηση αυτών των υποδομών.



Παρατήρηση της διήθησης ύδατος σε μια μονάδα καθαρισμού που χρηματοδοτήθηκε από το ΜΠΑΠ.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Σιδηροδρομική παράκαμψη του Ζαλάεγκερζεγκ



Συνολικό κόστος: 7 687 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 3 843 500 EUR

«Πραγματοποιούνται έργα αναμόρφωσης 80 χιλιομέτρων σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Ζαλάλοβο και Μπόμπα για την επιμήκυνση της σύνδεσης Ουγγαρίας–Σλοβενίας που πραγματοποιήθηκε το 2001. Το πρώτο στάδιο αυτού του χρηματοδοτούμενου από το ΜΠΔΠ έργου έληξε στα μέσα του 2003 με την ολοκλήρωση της παράκαμψης του Ζαλάεγκερζεγκ. Το νέο τμήμα των 2,1 χιλιομέτρων περιλαμβάνει σιδηροδρομική γέφυρα από χάλυβα μήκους 140 μέτρων για τη διέλευση του ποταμού Ζάλα. Για τα τρένα που θα παρακάμπτουν το σταθμό του Ζαλάεγκερζεγκ, η διάρκεια της διαδρομής μειώνεται κατά δέκα λεπτά. Βελτιώνονται επίσης η ασφάλεια και η τήρηση των ωραρίων, όπως και η ποιότητα ζωής του τοπικού πληθυσμού, εφόσον η παράκαμψη θα συμβάλει στη μείωση των περιβαλλοντικών οχλήσεων.»

Katalin Pászty, εκπρόσωπος των ουγγρικών σιδηροδρόμων
pasztyk@mav.hu

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Ολοκληρωμένη διαχείριση των αποβλήτων στη Ramnicu Valcea



Επιλέξιμο συνολικό κόστος: 14673 100 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 11 004 825 EUR

«Στην κεντρική-νότια Ρουμανία, η Ramnicu Valcea (120 000 κάτοικοι) δεν διαθέτει ακόμη ολοκληρωμένο σύστημα επεξεργασίας των απορριμμάτων. Τα απορρίμματα διατίθενται σε μια απλή ακάλυπτη χωματερή, σε απόσταση 12 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης και κοντά στον ποταμό Ολτ. Τουλάχιστον το 20% των κατοίκων δεν έχουν πρόσβαση σε καμία υπηρεσία αποκομιδής των οικιακών απορριμμάτων. Έτσι, ο δήμος έθεσε σε εφαρμογή, το 1997, το ολοκληρωμένο πρόγραμμα διαχείρισης των αποβλήτων, με τη βοήθεια της GTZ, του γερμανικού οργανισμού για την ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτού του έργου, τον Νοέμβριο του 2001, η Ευρωπαϊκή Ένωση χορήγησε κεφάλαια του ΜΠΔΠ έτσι ώστε να βελτιωθεί το σύστημα αποκομιδής των αποβλήτων, να κλείσει η σημερινή χωματερή και να κατασκευαστεί ένας φιλικός προς το περιβάλλον χώρος εναπόθεσης και μία σύγχρονη μονάδα λιπασματοποίησης.»

Diana Dumitru, διευθύντρια περιβάλλοντος, Δήμος Ramnicu Valcea
dianad@primariavl.ro
Διαδίκτυο: www.primariavl.ro

ΣΛΟΒΕΝΙΑ

Προστασία των υδατικών πόρων του υψιπέδου του Trnovsko–Banjški



Συνολικό κόστος: 6 543 464 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 2 561 084 EUR

«Η περιοχή Γκόρα, στο υψίπεδο Trnovsko–Banjški, είναι η υδατοδεξαμενή της πόλης Αϊνόντςκινα και της ευρύτερης περιοχής (20 000 κάτοικοι). Μέχρι πολύ πρόσφατα, η παραμικρή ξηρασία προκαλούσε έλλειψη πόσιμου νερού. Το ΜΠΔΠ μας έδωσε τα μέσα να διασφαλίσουμε τη σταθερή υδροδότηση με πόσιμο νερό και την προστασία των υδατικών πόρων σύμφωνα με την οδηγία-πλαίσιο για τους υδατικούς πόρους. Το έργο αφορούσε την κατασκευή στα ανάντη επαρκών υδαταγωγών, σταθμών καθαρισμού και αποχετευτικών αγωγών σε όλες τις τοποθεσίες που βρίσκονται κοντά στα σημεία υδροληψίας. Τον Απρίλιο του 2004 ολοκληρώθηκε η κατασκευή υδαταγωγών μήκους 40 χιλιομέτρων και νέων δεξαμενών χωρητικότητας 900 κυβικών μέτρων. Ένα αποχετευτικό δίκτυο 10 χιλιομέτρων θα επιτρέψει την απευθείας σύνδεση 3 500 κατοίκων της περιοχής με το σταθμό καθαρισμού της Αϊνόντςκινα που έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία, ενώ ένας δεύτερος σταθμός καθαρισμού θα ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2005.»

Metka Gorišek, Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Ενέργειας της Σλοβενίας
meta.gorisek@gov.si

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Επισκευή των μεγάλων οδικών αξόνων



Συνολικό κόστος: 100 000 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 30 000 000 EUR

«Αυτό το πρώτο οδικό έργο του ΜΠΔΠ στη Βουλγαρία εντάσσεται στο τρίτο πρόγραμμα αποκατάστασης των αξόνων διαμετακόμισης που αφορά την επισκευή άνω των 700 χιλιομέτρων οδών και αυτοκινητοδρόμων. Αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος και στη μείωση των χρόνων διάνυσης των αποστάσεων με την επισκευή και την αναβάθμιση μήκους 260 χιλιομέτρων του κύριου οδικού δικτύου με βάση τα διεθνή πρότυπα. Προβλέπονται ιδίως η βελτίωση του οδοστρώματος και η πρόληψη της ολισθηρότητας, ο εκσυγχρονισμός της σηματοδότησης και της διαγράμμισης οδών, η διασφάλιση των προσβάσεων και η τοποθέτηση προστατευτικών κιγκλιδωμάτων. Η βελτίωση του κύριου οδικού δικτύου θα συμβάλει στο να αναβαθμιστούν οι βουλγαρικές υποδομές μεταφορών στο επίπεδο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

Dobrinka Krasteva, προϊσταμένη της μονάδας συντονισμού ΜΠΔΠ
D.Krasteva@minfin.bg

Ισπανία: Η Γαλικία μεταξύ της ανάκτησης του χαμένου εδάφους και της πρωτοπορίας στον οικολογικό τομέα

Αποτυχία στα απόβλητα

Για να συμμορφωθεί με τα ευρωπαϊκά περιβαλλοντικά πρότυπα και για να αναπτύξει μια βιώσιμη οικονομία, αφού προηγουμένως είχε υποστεί διάφορες οικολογικές καταστροφές, η Γαλικία έθεσε σε εφαρμογή ένα τεράστιο πρόγραμμα διαχείρισης των λυμάτων και των στερεών αποβλήτων. Το Ταμείο Συνοχής χρηματοδοτεί ένα μεγάλο μέρος των απαραίτητων επενδύσεων.



Παραλαβή των οικιακών αποβλήτων στη μονάδα Nostián (Λα Κορούνια)

Ο Juan Maneiro είναι ένας άνθρωπος πολυάσχολος: είναι 7 περίπου το βράδυ και μόλις του έχουν ανακοινώσει ότι πρέπει να υπογράψει διατάγματα που επιβάλλουν το προσωρινό κλείσιμο δύο θαλάσσιων εγκαταστάσεων οστρακοκαλλιέργειας στη βορειοανατολική Γαλικία. «Για προληπτικούς λόγους», εξηγεί ο διευθυντής του Κέντρου Ποιοτικού Ελέγχου του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (CCMM) δείχνοντας τη σχετική περιοχή πάνω στο χάρτη. «Δεν πρόκειται για ρύπανση με υδρογονάνθρακες, αλλά για έναν βιοτοξικό κίνδυνο που έδειξαν οι δειγματοληψίες μας. Εάν αύριο τα αποτελέσματα περισσότερο προηγμένων μεθόδων είναι αρνητικά, θα επιτρέψουμε την επαναλειτουργία τουλάχιστον αυτής της εγκατάστασης. Μέχρι τότε, θα ειδοποιήσουμε τους εμπλεκόμενους παραγωγούς.» Και αμέσως, το κέντρο έστειλε ένα επείγον μήνυμα στους 100 περίπου εμπλεκόμενους μυτιλοτρόφους.

Στη Γαλικία, δεν αστειεύονται με τη θάλασσα. Η θάλασσα έχει διαμορφώσει την ταυτότητα της περιοχής και των κατοίκων της και ολόκληροι τομείς της περιφερειακής οικονομίας εξακολουθούν να εξαρτώνται από τον τομέα της αλιείας: «Τα μύδια εξακολουθούν να αποτελούν την υπ' αριθμόν ένα παραγωγή μας. Οι 250 000 τό-

νοι που συλλέγονται κάθε έτος αποφέρουν 120 εκατ. EUR και διασφαλίζουν 10 000 άμεσες θέσεις απασχόλησης. Δεν τίθεται λοιπόν ζήτημα χαλάρωσης της επαγρύπνησης», επιμένει ο Juan Maneiro. Επιτηρούνται κυρίως τα «rias», αυτά τα χαρακτηριστικά σημεία στις εκβολές των ποταμών της Ισπανίας όπου συγκεντρώνεται το κύριο μέρος της παραγωγής μυδιών, στρειδιών και άλλων οστρακοειδών, για τα οποία είναι γνωστή η Γαλικία.

Στο νότιο τμήμα της περιοχής, οι εκβολές του ποταμού Βίκο είναι ένα από τα ομορφότερα και παραγωγικότερα μέρη, όπου υπάρχουν, σε διάφορα σημεία, αμέτρητες σχεδίες μυδοκαλλιέργειας που καλύπτουν όλη σχεδόν την επιφάνεια του ύδατος. Όμως, στις ακτές της, που είναι οι πιο εκβιομηχανισμένες αυτού του τμήματος της Ισπανίας, κατοικούν και 1 εκατ. κάτοικοι (το ένα τρίτο του πληθυσμού της Γαλικίας), οι οποίοι ασκούν ισχυρή περιβαλλοντική πίεση σε αυτόν τον ευαίσθητο χώρο. Από τότε που τέθηκε σε ισχύ η περιβαλλοντική οδηγία για τα μαλάκια⁽¹⁾, ξεκίνησε, το 1993, μια τεράστια προσπάθεια «καθολικού καθαρισμού των εκβολών του Βίκο». Με τι επένδυση; 90 εκατ. EUR, που χρηματοδοτούνται κατά 80% από το Ταμείο Συνοχής. Σε διάστημα δέκα ετών, κατασκευάστηκαν δέκα σταθμοί καθαρισμού γύρω

⁽¹⁾ Οδηγία 91/492/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, περί καθορισμού των υγειονομικών κανόνων που διέπουν την παραγωγή και τη διάθεση στην αγορά ζώντων διθύρων μαλακίων.

από τις εκβολές, χωρίς να περιλαμβάνονται σε αυτούς οι πολλές μικρές μονάδες προεπεξεργασίας για τη διήθηση εκ των προτέρων του χαρτιού, των πλαστικών υλών και άλλων μη υγρών αποβλήτων τα οποία δεν μπορούν να επεξεργαστούν οι σταθμοί. «Στο παρελθόν, όλα τα λύματα χύνονταν στη θάλασσα χωρίς επεξεργασία», εξηγεί ο Ignacio Niño Taboada, πολιτικός μηχανικός που απασχολείται στην τοπική κυβέρνηση της Γαλικίας. «Σήμερα, τα απορριπτόμενα λύματα καθαρίζονται κατά 95%». Και ο Ignacio υπερηφανεύεται για τα ψάρια που υπάρχουν στα απολύτως καθαρά νερά της τελευταίας δεξαμενής καθαρισμού του σταθμού του Moaña, που είναι ο τελευταίος που κατασκευάστηκε σε αυτές τις εκβολές και τέθηκε σε λειτουργία το 2002.

Όμως, τη στιγμή που βελτιωνόταν η ποιότητα των υδάτων της Γαλικίας, χάρη σε αυτές τις μεγάλης κλίμακας ενέργειες εξυγίανσης, συνέβη το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Prestige στα ανοικτά της Λα Κορούνια, στις 13 Νοεμβρίου 2002, εξαιτίας του οποίου διαχύθηκε στη θάλασσα το μεγαλύτερο μέρος από τους 77 000 τόνους μαζούτ που μετέφερε το πλοίο και προκλήθηκε μια από τις χειρότερες μαύρες κηλίδες της ιστορίας. Με τη βοήθεια της τύχης, μια τεράστια κινητοποίηση και προσπάθεια καθαρισμού επέτρεψαν, ευτυχώς, να περιοριστούν οι καταστροφές. «Η περιοχή που πλήγηκε περισσότερο είναι οι βόρειες ακτές της επαρχίας Λα Κορούνια», εξηγεί ο Juan Maneiro. «Εδώ, στη δυτική ακτή, οι μεγάλες ποσότητες γλυκού νερού που εκχέονται από τους ποταμούς εμπόδισαν τον βασικό όγκο των υδρογονανθράκων να διεισδύσουν στις εκβολές». Ποιος είναι ο απολογισμός που έκανε ο διευθυντής του CCCMM τον Ιούλιο του 2004; «Ενάμιση χρόνο μετά την καταστροφή, οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της έχουν ουσιαστικά εξαλειφθεί παντού. Όμως, δεν γνωρίζουμε ακόμη ποιες θα είναι οι συνέπειες σε πέντε, δέκα ή 20 έτη...»

Όπως στη θάλασσα, έτσι και στην ξηρά

Σε κάθε περίπτωση, η Γαλικία καταβάλλει εξίσου σημαντική προσπάθεια και στον τομέα της διαχείρισης των οικιακών αποβλήτων. Το 1997, υπήρχαν στην εξεταζόμενη περιοχή 300 ανεξέλεγκτες χωματερές και περισσότεροι από 3 000 παράνομοι σκουπιδοτοποί. Για να διορθωθεί η κατάσταση μέχρι το 2005, οι περιφερειακές αρχές αποφάσισαν να εφαρμόσουν ένα «Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia» (σχέδιο διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων της Γαλικίας), να αναθέσουν την εφαρμογή του στη Sogama («Sociedade Galega do Medio Ambiente»/Εταιρεία Περιβάλλοντος της Γαλικίας) και να της διαθέσουν μια μονάδα επεξεργασίας μεγάλης χωρητικότητας.

Το «Περιβαλλοντικό συγκρότημα της Cerceda», που κατασκευάστηκε από το 1998 έως το 2000, μπορεί να επεξεργάζεται περισσότερους από 1 500 τόνους αποβλήτων ημερησίως. Εξυπηρετούνται οι 221 από τις 315 κοινότητες της Γαλικίας. Άλλες 57 πρόκειται να γίνουν μέλη. Τα οικιακά απόβλητα 2 εκατ. κατοίκων καταρχάς συλλέγονται και υποβάλλονται σε διαλογή σε 37 «μονάδες μεταφοράς», οι οποίες είναι διάσπαρτες σε όλη την περιοχή, και στη συνέχεια μεταφέρονται με τρένο ή φορτηγό στο συγκρότημα της Cerceda, που βρίσκεται μεταξύ του Σαντιάγο ντε Κομποστέλλα και της Λα Κορούνια. Στο συγκρότημα αυτό, το 15% των αποβλήτων ανακυκλώνονται και το 85% αποτεφρώνονται για την παραγωγή 515 εκατ. kW/h ετησίως. «Είναι ίσως η πιο σύγχρονη μονάδα αποτέφρωσης της Ευρώπης», αναφέρει η Esther Campos Mosquera, υπεύθυνη επικοινωνίας. «Η κάμινός μας αποτελεί σημείο αναφοράς διεθνώς: λειτουργεί με ένα σύστημα άμμου που αποκαλείται «ρευστή ρέουσα κλίνη», με το οποίο δεν είναι απαραίτητη η συνεχής χρησιμοποίηση φυσικού αερίου για τη διατήρηση της καύσης.» Η συνολική επένδυση ανήλθε σε 270 εκατ. EUR, εκ των οποίων



Έλεγχος της ποιότητας των μυδιών στις εκβολές του Arousa

τα 72,21 εκατ. EUR χρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής. Πέρα από την αποτελεσματική διαχείριση των αποβλήτων, το συγκρότημα της Cerceda αποτελεί και την κύρια τοπική πηγή απασχόλησης: σύμφωνα με τα στοιχεία του José Manuel Palias Reguro, διευθυντού του Οργανισμού Απασχόλησης, «έχουν δημιουργηθεί 375 θέσεις απασχόλησης σε καθαρή βάση και υπάρχει όλο το φάσμα των ειδικοτήτων, από τις απλούστερες μέχρι τις ειδικότερες με τη μεγαλύτερη ζήτηση».

10 Σεπτεμβρίου

Στον τομέα της διαχείρισης των αποβλήτων, αυτό που ώθησε τις αρχές της Γαλικίας να επιταχύνουν τις προσπάθειές τους ήταν, καταρχάς, μια ασυνήθιστη οικολογική καταστροφή: στις 10 Σεπτεμβρίου 1996, στη μεγαλύτερη πόλη της Γαλικίας, τη Λα Κορούνια (με 450 000 κατοίκους), 200 000 τόνοι σκουπιδιών χύθηκαν στη θάλασσα, λόγω κατολίσθησης του χώρου της κύριας δημοτικής χωματελής που βρίσκεται κατά μήκος της ακτής. «Συνολικά, χύθηκαν 1,3 εκατ. τόνοι σκουπιδιών! Ένας πραγματικός σεισμός!», διηγείται ο Mark Guscín, υπεύθυνος τύπου του δημοτικού συμβουλίου. «Η καταστροφή αυτή υπήρξε το έναυσμα μιας περιβαλλοντικής αφύπνισης στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Από τη στιγμή εκείνη, το δημοτικό συμβούλιο έθεσε το ζήτημα της διαχείρισης των αποβλήτων ως πρώτη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη προτεραιότητά του. Με μια νέα φιλοσοφία: την αειφορία.»

Η προσπάθεια ξεκίνησε, προφανώς, με τον καθαρισμό της πληγείσας περιοχής, ένα titάνιο έργο για το οποίο κινητοποιήθηκαν αυθόρμητα πολλές τοπικές χωματερές. Τον Μάιο του 1997, οκτώ μήνες μετά την καταστροφή, οι οκτώ κοινότητες που χρησιμοποιούν το χώρο εναπόθεσης αποβλήτων κατάρτισαν ένα σχέδιο διαχείρισης των αστικών αποβλήτων. Το σχέδιο αυτό προβλέπει τους ακόλουθους άξονες παρέμβασης: το κλείσιμο και την ασφάλιση της χωματελής, την εξυγίανση του χώρου και τη μετατροπή του σε χώρο αναψυχής, την επιλεκτική αποκομιδή των αποβλήτων και την αξιοποίησή τους.

Η οικολογική ανάπλαση και η μετατροπή του χώρου για δραστηριότητες αναψυχής άρχισαν τον Ιανουάριο του 1998. Το όλο εγχείρημα περιέχει τέσσερα σκέλη: την απομόνωση των αποβλήτων και το κλείσιμο της χωματελής, την απολύμανση του χώρου, τη μετατροπή του σε πάρκο (διευθέτηση του τοπίου, φύτευση δένδρων κλπ.) καθώς και τη δημιουργία διαδρομών περιπάτου και οδών πρόσβασης. Το νέο πάρκο της Μπενς εγκαινιάστηκε τον Ιούνιο του 2001. Σε μια έκταση

60 εκταρίων, συνδυάζεται το τερπνό μετά του ωφελίμου και ο χώρος εντάσσεται πλήρως στην προσπάθεια εξωραϊσμού που έχει αναλάβει η πόλη Λα Κορούνια εδώ και πολλά έτη.

Πέρα από το κόστος του έργου (15,3 εκατ. EUR, εκ των οποίων τα 10,4 χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ), η καταδίκη της χωματερής επέβαλε να γίνουν πολλά σημαντικά τεχνολογικά επιτεύγματα. Χρειάστηκε να μετακινηθούν και να συμπυκνωθούν 750.000 κυβικά μέτρα χώματος, να στεγανοποιηθεί έκταση 21 εκταρίων, να τοποθετηθούν 14 χιλιόμετρα αγωγών, να εγκατασταθούν 76 συλλέκτες που συνδέονται με 4,5 χιλιόμετρα αγωγών για τη διάθεση των αερίων που εξακολουθούν να παράγονται από τα απόβλητα που έχουν υποβληθεί σε υγειονομική ταφή. «Όλα αυτά έγιναν ακόμη δυσκολότερα από το γεγονός ότι έπρεπε, εκτός από την καταδίκη της παλιάς χωματερής, να διαχειριστούμε τους 185 χιλιάδες τόνους οικιακών αποβλήτων που έχουμε ετησίως και που εξακολούθησαν να μεταφέρονται εδώ μέχρι να τεθεί σε λειτουργία η μονάδα επεξεργασίας τον Σεπτέμβριο του 2000», τονίζει ο Luis Fernando Roade Rodríguez, διευθυντής περιβάλλοντος του Δήμου της Λα Κορούνια.



Ο χώρος Μπενς κατά τη διάρκεια και μετά την ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης

Δεν είχε ακόμη υλοποιηθεί ένα άλλο σημαντικό τμήμα του έργου: η κατασκευή της μονάδας επεξεργασίας των αποβλήτων, που κλιμακώθηκε από τον Οκτώβριο του 1998 έως τον Δεκέμβριο του 2003 σε ένα λόφο που συνορεύει με το πάρκο. Η μονάδα του Nostián παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι, για να παράγει ετησίως έξι μεγαβάτ ηλεκτρικής ισχύος, χρησιμοποιεί ως καύσιμα το μεθάνιο που παράγεται κατά 40% από τα οργανικά απόβλητα που δέχεται, αλλά και το φυσικό αέριο που προέρχεται από το υπέδαφος του πάρκου. Το 60% των άλλων οργανικών αποβλήτων λιπασματοποιείται. Το κόστος του έργου ανήλθε σε 59,5 εκατ. EUR, εκ των οποίων τα 10,5 εκατ. EUR ανέλαβε το Ταμείο Συνοχής.

Συνδυασμός των δράσεων

«Δεν υπάρχει πλέον καμία ανεξέλεγκτη χωματερή στη Γαλικία. Τώρα που περισσότερα από τα μισά απόβλητα υπόκεινται σε επεξεργασία ή ανακύκλωση, η περιοχή μας είναι πρωτοπόρα στην Ισπανία. Έχουμε πετύχει επίπεδο συγκρίσιμο με αυτό χωρών όπως είναι η Γερμανία. Και αυτό είναι ένα απότομο αποτέλεσμα της δράσης του Ταμείου Συνοχής», δηλώνει ο Daniel Otero, διευθυντής της μονάδας. «Στόχος μας είναι να αξιοποιούμε το 65% των αποβλήτων που συλλέγουμε, αλλά με

καμία από τις προβλέψεις που είναι δυνατές μέχρι σήμερα δεν είναι δυνατό να υπάρξει επεξεργασία που να επιτρέπει την καθολική αξιοποίηση των αποβλήτων. Οι λύσεις πρέπει να δοθούν σε προγενέστερο στάδιο, στον τρόπο συμπεριφοράς: ο καθένας οφείλει να μειώσει τα δικά του απορρίμματα.»

Όπως ο Sogama που οργανώνει εβδομαδιαίες ραδιοφωνικές εκπομπές γι' αυτό το θέμα, έτσι και η μονάδα επεξεργασίας του Nostián συμμετέχει μονίμως σε ενέργειες ευαισθητοποίησης και εκπαίδευσης για το περιβάλλον. Οι υπηρεσίες περιβάλλοντος του Δήμου της Λα Κορούνια διαθέτουν ένα οικολογικό λεωφορείο (Ecobus) που κυκλοφορεί σε όλη την πόλη. Αποδέκτες αυτών των εκστρατειών είναι σε τακτική βάση 20.000 μαθητές. «Πραγματοποιούμε επίσης κατανομή των αποβλήτων, διευκολύνοντας τη διαλογή των οικιακών αποβλήτων. Πρέπει να υπάρξει συνδυασμός των δράσεων», τονίζει ο Javier Ramirez, περιβαλλοντικός σύμβουλος του δημοτικού συμβουλίου.

Υπέρ του συνδυασμού των δράσεων είναι και η Covadonga Salgado, υποδιευθύντρια του Κέντρου Ελέγχου των Θαλάσσιων Υδάτων της Γαλικίας. «Η ευαισθητοποίηση των κατοίκων πρέπει να συνοδεύει τη λειτουργία των μεγάλων περιβαλλοντικών υποδομών, όπως αυτές που συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής. Στη διαδικασία αυτή μπορούν να ενταχθούν και άλλα ευρωπαϊκά έργα, μικρότερης κλίμακας, τα οποία έχουν επίσης χαρακτήρα επίδειξης. Ενδεικτικά αναφέρω το έργο LIFE που αφορά την ανακύκλωση των αποβλήτων ιχθύων στο οποίο συμμετέχουμε στη Vilagarcía de Arousa. Το έργο αυτό είναι σημαντικότερο από παιδαγωγική παρά από οικολογική άποψη: μας μαθαίνει ότι η διαχείριση των αποβλήτων σημαίνει καταρχάς να παράγουμε τη μικρότερη δυνατή ποσότητα.»

Το ισπανικό σχέδιο επεξεργασίας των αποβλήτων

Η ισπανική κυβέρνηση ενέκρινε, στις 7 Ιανουαρίου 2000, ένα εθνικό σχέδιο επεξεργασίας των αποβλήτων, σε συνεργασία με τις αυτόνομες κοινότητες που είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση των αποβλήτων στην περιοχή τους.

Οι στόχοι του σχεδίου είναι η πρόληψη, η επιλεκτική συλλογή των αποβλήτων, η ανάκτηση και η ανακύκλωση, η αξιοποίηση των οργανικών υλών και η ταφή των αποβλήτων σε χώρους ελεγχόμενης εναπόθεσης. Η εφαρμογή του σχεδίου χρηματοδοτείται χάρη στη συνεισφορά του Ταμείου Συνοχής. Κατά την περίοδο 2000–2003, το Ταμείο Συνοχής διέθεσε στην Ισπανία, για την επεξεργασία των αποβλήτων της, ποσό άνω του 1,1 δισ. EUR, στα πλαίσια του εθνικού και των περιφερειακών σχεδίων. Δόθηκε προτεραιότητα στα έργα διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων που προέρχονται από επιλεκτική συλλογή, στις μονάδες λιπασματοποίησης και ανακύκλωσης, την ανάκτηση των ελαστικών και τις εγκαταστάσεις διαλογής αποβλήτων.



Ιρλανδία

«Ιδιαίτερη φροντίδα για τις εκβολές του Σάννον»

Seamus Ryan, διευθύνων σύμβουλος, Limerick main Drainage



Η πόλη του Λίμερικ βρίσκεται στην κεντροδυτική Ιρλανδία, σε απόσταση περίπου 80 χιλιομέτρων από τις εκβολές του Σάννον. Η επίδραση της παλίρροιας είναι αισθητή μέχρι μια απόσταση κοντινή στην πόλη. Από τότε που η πόλη ιδρύθηκε από τους Βίκινγκς, οι υπόνομοι της χύνονται απευθείας στον

Σάννον, τον μεγαλύτερο ποταμό της Ιρλανδίας, η άφθονη ροή του οποίου επιτρέπει την ικανοποιητική διάλυση των λυμάτων και ελαχιστοποιεί την επίπτωση στην ποιότητα του ύδατος. Ο πληθυσμός του Λίμερικ και των περιχώρων (100.000 κάτοικοι) αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 1,7%. Η πόλη είχε την πρόθεση να κατασκευάσει μονάδες επεξεργασίας λυμάτων εδώ και αρκετό καιρό, αλλά η κατασκευή ενός σταθμού καθαρισμού και ενός δικτύου συλλογής για 50 υπερχειλιστές ήταν ένα έργο εξαιρετικά δαπανηρό και σύνθετο. Η οδηγία 97/271/ΕΚ, που επιβάλλει τη δευτεροβάθμια επεξεργασία των λυμάτων για πόλεις του μεγέθους του Λίμερικ οι οποίες είναι παράκτιες σε εκβολές ποταμού, και οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις από το Ταμείο Συνοχής έδωσαν την απαραίτητη ώθηση στην υλοποίηση των έργων.

Πέρα από τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την οδηγία 97/271/ΕΚ, το έργο θα συμβάλει στην υλοποίηση του Shannon Estuary Water Quality Plan, που καλύπτει όλη την περιοχή των εκβολών και ορίζει τα κριτήρια και τις προδιαγραφές ποιότητας του νερού που πρέπει να τηρούνται, έτσι ώστε να προστατεύονται οι διάφοροι προορισμοί και χρήσεις των εκβολών του ποταμού. Το έργο θα συμβάλει επίσης στη μελλοντική οικιστική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης και των περιχώρων της.

Ήδη από το στάδιο του σχεδιασμού, οι φορείς υλοποίησης του έργου έλαβαν όλα τα μέτρα προφύλαξης για τη διαφύλαξη της τοπικής κληρονομιάς και των ευαίσθητων οικοσυστημάτων που βρίσκονται κοντά στο εργοτάξιο. Αρχικά, μετά από αρχαιολογικές ανασκαφές, ανακαλύφθηκαν περισσότερα από 10.000 αντικείμενα, τα ωραιότερα από

τα οποία εκτίθενται στο Δημοτικό Μουσείο του Λίμερικ.

Ο ποταμός Σάννον και οι γειτονικοί υγροβιότοποι αναγνωρίζονται ως φυσικός χώρος ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Ως προς αυτό, το έργο θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας των υδάτων του πο-

ταμού και την προστασία πολλών ειδών πτηνών, ιχθύων και ασπόνδυλων. Οι υπεύθυνοι φορείς του έργου έχουν επίσης λάβει ειδικά μέτρα για την προστασία δύο σπάνιων φυτικών ειδών και ενός συνόλου ευαίσθητων οικοσυστημάτων στην περιφέρεια της πόλης. Το ένα από τα είδη αυτά, το Triangular Club Rush, υπάρχει σε ένα μόνο δείγμα αποκλειστικά στις Βρετανικές Νήσους και απειλείται με εξαφάνιση. Έχει γίνει παροχέτευση των αποχετευτικών αγωγών για να μη διαταράσσεται αυτό το φυτό και μετατοπίστηκε ο σταθμός καθαρισμού του Bunlicky στα κατάντη, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή προστασία αυτού του σπάνιου φυτού. Επιπλέον, έγινε διαπλάτυνση ορισμένων υγροβιότοπων για να βελτιωθεί η οικολογική ισορροπία της περιοχής.

Επειδή το έργο εκτείνεται σε μεγάλα τμήματα των όμορων περιοχών που διοικούνται από τις κομητείες Λίμερικ και Κλαιρ, οι τρεις οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης συνεργάστηκαν για την υλοποίηση του έργου, έχοντας ως υπεύθυνο το δημοτικό συμβούλιο του Λίμερικ.

Ο σταθμός καθαρισμού έχει ονομαστική χωρητικότητα 130.000 ΕΗ⁽¹⁾ με παροχή ξηράς περιόδου 29.250 κυβικά μέτρα ημερησίως και μέγιστη παροχή 865 λίτρα/δευτερόλεπτο. Διαθέτει ικανότητα επεξεργασίας φορτίου οργανικών υλών 7.800 χιλιογράμμων DBO/ημέρα⁽²⁾. Η ιλύς που παράγεται από την πρωτοβάθμια και τη βιολογική επεξεργασία αφυδατώνεται και αποξηραίνεται με φυγοκέντρηση σε θερμό αέρα. Η θερμοκρασία του εισαγόμενου αέρα είναι 545 °C και η ιλύς που εξάγεται υπό μορφή κόκκων έχει θερμοκρασία μεγαλύτερη των 80 °C. Ο συνδυασμός των συντελεστών διάρκειας/θερμοκρασίας επιτρέπει την καταστροφή των παθογόνων παραγόντων που βρίσκονται στην ιλύ και παρέχει ένα παστεριωμένο προϊόν που μπορεί να χρησιμοποιείται για χλόη, για τους κήπους, τη φυτοκομία, τη γεωργία ή τη δασοκομία. Εξάλλου, το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή αποχετευτικών αγωγών μήκους 48 χιλιομέτρων, με διάμετρο 2,7 μέτρων, και ενός αντλιοστασίου χωρητικότητας 11.800 λίτρων/δευτερόλεπτο (περιλαμβανομένης της παροχής θυέλλης). Η εκτροπή σε τάφρους που τοποθετήθηκε στον πυθμένα του ποταμού Abbey επικαλύφθηκε με σκυρόδεμα, ενώ κατασκευάστηκε ένα εκχειλιζόμενο φράγμα με τη χρησιμοποίηση αυτής της βάσης σκυροδέματος. Το φράγμα του Λίμερικ καθιστά πλέον τον ποταμό Σάννον πλωτό σε όλο το μήκος του. Η απόφαση να συνδυαστεί η κατασκευή του αποχετευτικού δικτύου με το φράγμα επέτρεψε να μειωθεί σημαντικά το συνολικό κόστος.

Το κόστος θα υπερβεί ελαφρώς τα 200 εκατ. EUR, ενώ η χρηματοδοτική συνεισφορά του Ταμείου Συνοχής θα ανέλθει στο 85 % για τον κύριο σταθμό καθαρισμού, το αντλιοστάσιο και ορισμένες διώρυγες εκτροπής. Οι υπόλοιπες δαπάνες καλύπτονται από το ιρλανδικό Υπουργείο Οικονομικών στο πλαίσιο του εθνικού αναπτυξιακού σχεδίου 2000–2006.

Πληροφορίες: sjryan@limerickcity.ie
Ιστότοπος: www.lmdpo.com



Η μονάδα καθαρισμού της πόλης Bunlicky

⁽¹⁾ ΕΗ (ισοδύναμο-κατοίκου): μονάδα μέτρησης που αντιστοιχεί στην ημερήσια ποσότητα ύδατος ανά κάτοικο ή το ισοδύναμό της που προέρχεται από μια επιχείρηση ή άλλον συλλογικό φορέα.

⁽²⁾ DBO (βιοχημικός απαιτούμενος οξυγόνο): μονάδα μέτρησης της ποιότητας του ύδατος και του καθαρισμού που επιτυγχάνεται στα διάφορα στάδια του βιολογικού καθαρισμού των αποβλήτων.

Μαδέρα (Πορτογαλία)

«Το Ταμείο Συνοχής, μοχλός για την αειφόρο ανάπτυξη των άκρως απομακρυσμένων περιφερειών»

João Reis, πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος της Αυτόνομης Περιφέρειας της Μαδέρας



Για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των νησιωτικών άκρως απομακρυσμένων περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και μεταξύ αυτών της Αυτόνομης Πε-

ριφέρειας της Μαδέρας (ΑΠΜ), οι περιφέρειες αυτές δίνουν μεγάλη έμφαση στη δυνατότητα πρόσβασης. Γνωρίζοντας την πραγματική κατάσταση, η Ευρωπαϊκή Ένωση συνεισφέρει χρηματοδοτικά στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους. Ιδιαίτερα καθοριστική είναι η συμμετοχή του Ταμείου Συνοχής, ένα από τα πλέον πρόσφατα έργα του οποίου είναι η επέκταση του διεθνούς αεροδρομίου της Μαδέρας.

Όμως, σε μια νησιωτική και άκρως απομακρυσμένη περιφέρεια όπως η Μαδέρα, έχουν εξίσου μεγάλη σημασία οι λιμενικές υποδομές, επειδή αποτελούν χώρο τακτικής διακίνησης των εμπορευμάτων, αλλά και συντελεστή για την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, ιδίως όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια και τις συναφείς δραστηριότητες.

Ο λιμένας Φουνσάλ, που ήταν η κύρια λιμενική υποδομή της Μαδέρας, ασκούσε καθ' όλη τη διάρκεια της ύπαρξής του αυτή τη λειτουργία με ικανοποιητικό τρόπο, ανεξάρτητα αν αυτό αφορούσε μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών. Εντούτοις, η συνολική ανάπτυξη της περιοχής κατά τις τελευταίες δεκαετίες είχε ως συνέπεια να αυξηθεί παράλληλα και η διακίνηση πλοίων, εμπορευμάτων και επιβατών, η οποία, λόγω των φυσικών ορίων του λιμένα, προκάλεσε συμφόρηση των λιμενικών εργασιών, έντονο ανταγωνισμό ανάμεσα στους διαφόρους τύπους μεταφοράς και, γενικά, υποβάθμιση της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Έτσι, οι περιφερειακές αρχές συμφώνησαν να καθορίσουν, στο πλαίσιο ενός σχεδίου ολοκληρωμένης ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών της ΑΠΜ, μια εναλλακτική λύση που αποσκοπεί, αφενός, στο να δοθεί άμεση απάντηση στις υφιστάμενες δυσκολίες και, αφετέρου, να προετοιμαστεί η περιφέρεια ώστε να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις πλέον μακροπρόθεσμες προκλήσεις.

Η εναλλακτική λύση που επιλέχθηκε ήταν να αξιοποιηθούν οι επενδύσεις που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί σε μια υφιστάμενη λιμενική υποδομή στο Κανισάλ, η οποία σχεδιάστηκε αρχικά για να εξυπηρετεί τη βιομηχανική ζώνη. Βασικός στόχος είναι, μέσω ενός προ-

γράμματος αγορών εξοπλισμών, κατασκευής μόλων και δαπέδων εργασίας, να μετατραπεί το λιμάνι του Κανισάλ σε ένα νέο εμπορικό λιμάνι της Μαδέρας, με μέγεθος επαρκές ώστε να απορροφήσει τη σημερινή και μελλοντική κυκλοφορία. Παράλληλα, στόχος είναι να ελευθερωθεί ο λιμένας Φουνσάλ για να αποδοθεί στην εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων και συναφών τουριστικών δραστηριοτήτων. Η λιμενική αρχή υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο κατασκευής του εμπορικού λιμένα του Κανισάλ, συνολικού κόστους 73 εκατ. EUR, για το οποίο εγκρίθηκε συγχρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής με 42,6 εκατ. EUR.

Σήμερα, οι εθνικές αρχές εξακολουθούν να εξετάζουν και τρία άλλα έργα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του προαναφερθέντος αναπτυξιακού σχεδίου. Οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια αυτών των τριών έργων περιλαμβάνουν τη δημιουργία μιας ζώνης υλικοτεχνικής υποδομής του Πόρτο Νόβο, τη μετατροπή του λιμένα του Φουνσάλ σε μαρίνα για τα κρουαζιερόπλοια και για τις ναυτικές δραστηριότητες που συνδέονται με τον τουρισμό (σύμφωνα με τις συστάσεις του σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης της ΑΠΜ) και τέλος τη διευθέτηση του λιμένα της νήσου Πόρτο Σάντο έτσι ώστε να δημιουργηθούν ευνοϊκοί όροι για τη διακίνηση επιβατών και για θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής και τουριστικές δραστηριότητες.

Η πρακτική υλοποίηση αυτών των έργων θα εφοδιάσει τη Μαδέρα με ένα σύνολο υλικοτεχνικής υποδομής μεταφορών, ικανοποιώντας έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της Ένωσης: την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής προς όφελος των πολιτών της.

Πληροφορίες: joaoreis@apram.pt

Ιστότοπος: <http://www.portosdamadeira.com>



Το λιμάνι Κανισάλ

ΕΛΛΑΔΑ

Η περιφερειακή οδός των Πατρών



Συνολικό κόστος: 68 810 508 EUR
Επιλέξιμο κόστος: 48 580 218 EUR
Ταμείο Συνοχής: 41 293 186 EUR

«Η νέα περιφερειακή οδός των Πατρών, που αποτελεί μέρος του αυτοκινητόδρομου "ΠΑΘΕ" (Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης), αποτελεί ευλογία για την πόλη και τους επισκέπτες. Η προηγούμενη εθνική οδός εισερχόταν στην πόλη δημιουργώντας κυκλοφοριακή συμφόρηση και δυσχέραινε την πρόσβαση στο λιμάνι. Η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας έχει πλέον απαλλαγεί από την κυκλοφορία διαμετακόμισης (15 000 οχήματα ημερησίως) και δεν χρειάζονται περισσότερα από 15 λεπτά για την παράκαμψή της, ενώ προηγουμένως απαιτούνταν μία ώρα για τη διέλευση μέσα από την πόλη. Σε μήκος 18,5 χιλιομέτρων (το ήμισυ της απόστασης αυτής χρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Συνοχής), ο περιφερειακός περιλαμβάνει δώδεκα σήραγγες, οκτώ αερογέφυρες, εννιά γέφυρες και πέντε ανισόπεδους κόμβους. Το μεγαλύτερο βάρος δόθηκε στην ασφάλεια και το περιβάλλον: φύτευση δένδρων και έργα διευθέτησης του τοπίου, προστασία αρχαιολογικών χώρων, μετατροπή της παλιάς χωματερής της Πάτρας σε χώρο αναψυχής κλπ.»

Δημήτριος Τσιτόπουλος, διευθυντής πολεοδομικού σχεδιασμού, ΕΥΔΕ, αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ
pathe@tee.gr

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Σιδηροδρομικός σταθμός του Heuston και νοτιοδυτικός σιδηροδρομικός άξονας



Συνολικό κόστος (στάδιο 1): 135 800 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ (στάδιο 1): 75 000 000 EUR

«Ο εκσυγχρονισμός του σταθμού του Heuston και του νοτιοδυτικού σιδηροδρομικού άξονα είναι ένα από τα βασικά έργα για τη βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου περιμετρικά του Δουβλίνου. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών, θα υπάρχει ευκολότερη διάκριση ανάμεσα στα προαστιακά τρένα και τα τρένα Intercity που συνδέουν το Δουβλίνο με την πόλη Κορκ. Όσον αφορά το Heuston, το πρώτο στάδιο του έργου περιλάμβανε τα ακόλουθα έργα: κατασκευή και σηματοδότηση ενός νέου συνόλου γραμμών με πέντε έως εννιά γραμμές, επιμήκυνση μιας γραμμής μέχρι το Inchicore, μετατροπή μιας γέφυρας πεζών, επέκταση εμπορικών στοών. Ένα δεύτερο στάδιο αφορά τη δημιουργία μιας πρόσθετης γραμμής μεταξύ του Inchicore και του Cherry Orchard, καθώς και δύο πρόσθετων γραμμών μεταξύ του Cherry Orchard και του Hazelhatch κατά μήκος του νοτιοδυτικού άξονα. Ο θερματικός σταθμός του Heuston, που ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2004 με την τήρηση του χρονοδιαγράμματος και του προβλεφθέντος προϋπολογισμού, έχει τεθεί πλέον σε πλήρη λειτουργία.»

Tom Finn, διευθυντής σχεδιασμού, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

ΙΣΠΑΝΙΑ

Εξάλειψη του lindane



Συνολικό κόστος: 47 692 231 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 38 153 785 EUR

«Με την πάροδο του χρόνου, τα απόβλητα μιας μονάδας παραγωγής lindane (HCH), ενός ισχυρού εντομοκτόνου, μόλυναν τεράστιες εκτάσεις της δυτικής όχθης του ποταμού Nervión-Ibaizabal, απειλώντας τον πληθυσμό του Μπιλμπάο. Για να λυθεί το πρόβλημα, η βασκική κυβέρνηση αποφάσισε να απομονώσει το μολυσμένο έδαφος από το lindane και τα βαρέα μέταλλα σε ένα χώρο εναπόθεσης αποβλήτων υψηλής ασφάλειας και να κατασκευάσει μονάδα επεξεργασίας ικανή να καταστρέψει το HCH. Η μονάδα αυτή, που κατασκευάστηκε χάρη σε επένδυση 12,5 εκατ. EUR, έχει επεξεργαστεί 3 200 τόνους lindane από το 1999 έως το 2001, επιτρέποντας ήδη την εξυγίανση και την ανάκτηση εκτάσεων 191 480 τετραγωνικών μέτρων.»

José Luis Aurrecoechea Urquijo, γενικός διευθυντής, IHOBE, Δημόσια Εταιρεία Διαχείρισης του Περιβάλλοντος της βασκικής κυβέρνησης
dgeneral@ihobe.net

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

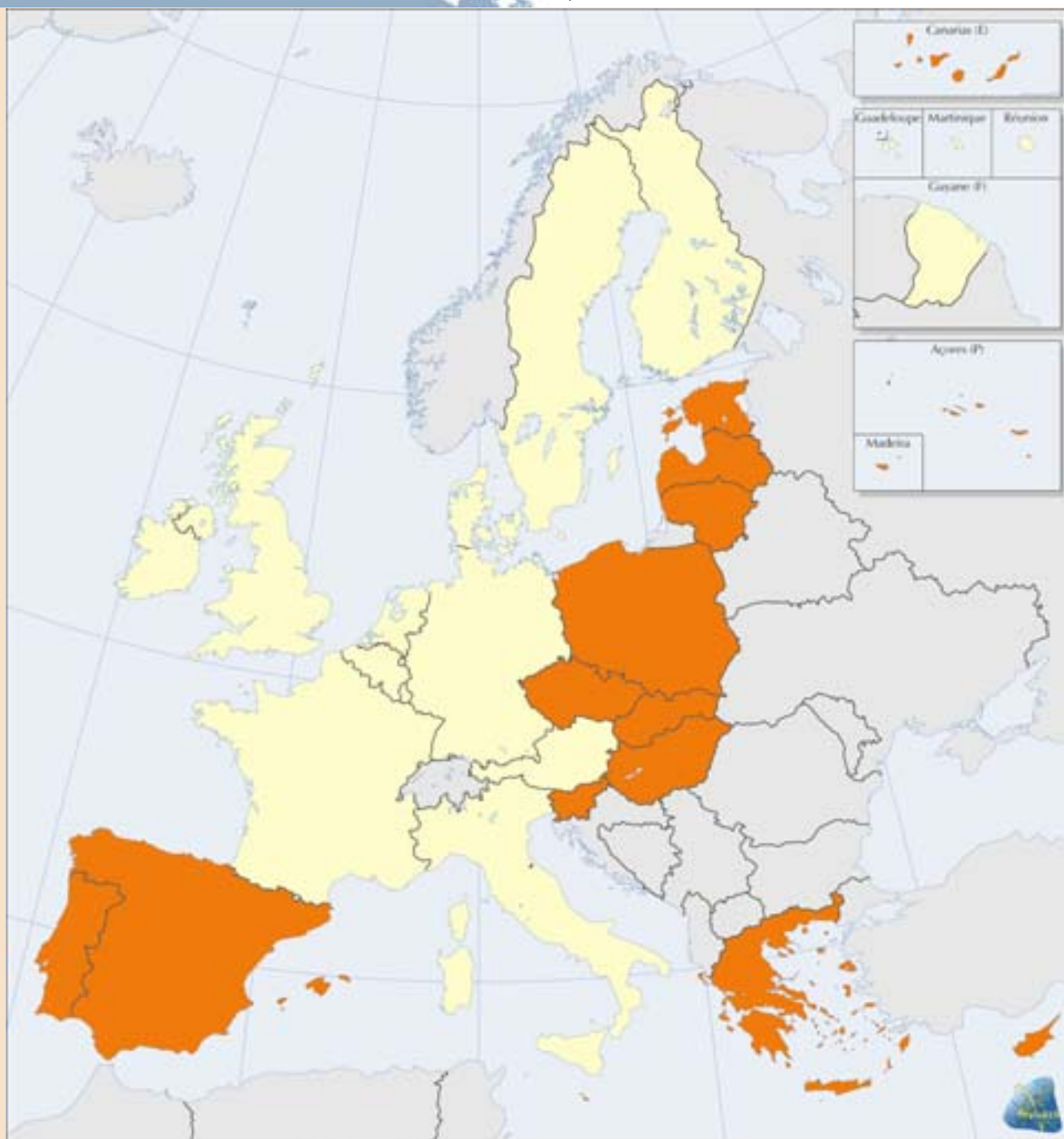
Υδρευση και αποχέτευση στην περιοχή Alto Zêzere e Còda



Συνολικό κόστος: 178 403 880 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 112 394 450 EUR

«Το διακοινοτικό σύστημα ύδρευσης και αποχέτευσης της περιοχής Alto Zêzere e Còda λειτουργεί στην περιοχή της Γκουάρντα και σε μέρος της περιοχής Καστέλο Μπράνκο (Beira Interior, Περιφέρεια Centre). Το έργο αυτό του Ταμείου Συνοχής έχει στόχο να ικανοποιήσει, σε ποιοτικούς αλλά και ποσοτικούς όρους, τις ανάγκες της δημόσιας κατανάλωσης ύδατος σε αυτή την περιοχή, καθώς και να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις στον τομέα της επεξεργασίας των λυμάτων, ιδίως όσον αφορά τα βιομηχανικά λύματα. Διασφαλίζοντας την αιεφόρο διαχείριση και επιλέγοντας τις καλύτερες δυνατές λύσεις σε αυτούς τους τομείς, το έργο θα συμβάλει στη βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των τοπικών πληθυσμών και θα ευνοήσει την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Πρέπει ιδιαίτερα να επισημανθεί η συνεισφορά του έργου στη μείωση των βιομηχανικών ρύπων και στη διατήρηση των οικοσυστημάτων.»

Arménio de Figueiredo, σύμβουλος, πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας de Águas do Zêzere e Còda SA
a.figueiredo@adp.pt



Οι χώρες της συνοχής (2004–2006)

- Χώρες που είναι δικαιούχοι του Ταμείου Συνοχής
- Άλλα κράτη μέλη

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Ιστότοπος Info regio

Ο ιστότοπος Info regio παρουσιάζει μια πλήρη επισκόπηση της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής. Για τις τελευταίες πληροφορίες, συμβουλευτείτε το τμήμα «Newsroom»:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
 Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής
 Μονάδα 01 — Ενημέρωση και επικοινωνία
 Thierry Daman
 41, avenue de Tervuren
 B-1040 Bruxelles
 Φαξ (32-2) 296 60 03
 E-mail: regio-info@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_en.htm

Πληροφορίες σχετικά με τις ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8138

© Ευρωπαϊκές Κοινοότητες, 2004
 Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.



Υπηρεσία Εκδόσεων
Publications.eu.int