



pt



União Europeia
Política Regional

info regio

| N.º 14 | Setembro de 2004 |

Panorama



O Fundo de Coesão

um reforço para a solidariedade europeia

Sumário

O Fundo de Coesão *um reforço para a solidariedade europeia*

O Fundo de Coesão em mutação

Aparentado aos fundos estruturais, o Fundo de Coesão apresenta-se mais como um primo distante do que como um membro da família mais chegada. Conserva, desde 1994, os seus objectivos e modalidades de aplicação específicos, conseguindo ao mesmo tempo uma elevada coordenação com o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Hoje, volvidos dez anos, o Fundo de Coesão inicia uma nova fase na sua existência ao acolher, em 1 de Maio de 2004, dez novos Estados beneficiários.

Testemunho: Polónia

Quatro anos de ISPA: da pré-adesão à coesão

Baseados no mesmo conceito, o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA) e o Fundo de Coesão apresentam um grande número de características comuns. Desde a sua criação em 2000, o ISPA co-financiou mais de 300 grandes projectos de infra-estruturas de transporte e de ambiente nos países candidatos da Europa Central e Oriental.

O ISPA em acção: Hungria, Eslovénia, Bulgária e Roménia

Galiza (Espanha): morte aos resíduos!

Para respeitar as normas ambientais europeias e promover o desenvolvimento sustentável da sua economia após várias catástrofes ecológicas, a Galiza empreendeu um vasto programa de gestão das águas residuais e dos resíduos sólidos. O Fundo de Coesão financia uma grande parte dos investimentos necessários.

Testemunhos: Irlanda e Portugal

O Fundo de Coesão em acção: Grécia, Irlanda, Portugal, Espanha

Fotografias (páginas): Comissão Europeia (1, 5, 9, 11, 12), SOGAMA (3, 7), Águas do Zézere 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), promotores de projecto (13, 19).

Capa: ponte sobre o rio Boyne em Drogheda (Irlanda), co-financiada pelo Fundo de Coesão.

Editor responsável: Thierry Daman, CE, DG Política Regional.

Esta revista é impressa em inglês e francês em papel reciclado.

O dossiê temático está disponível em 19 línguas da União Europeia na página Internet http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_pt.htm

Os textos desta publicação não têm valor legal.

03



08



09



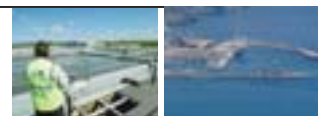
13



14



17-18



19

O Fundo de Coesão em mutação

Por John Walsh ⁽¹⁾

Chegada de um comboio de resíduos ao Complexo Ambiental de Cerceda (Espanha) co-financiado pelo Fundo de Coesão



Aparentado aos fundos estruturais, o Fundo de Coesão apresenta-se mais como um primo distante do que como um membro da família mais chegada. Conserva desde 1994 os seus objectivos e modalidades de aplicação específicos, conseguindo ao mesmo tempo uma elevada coordenação com o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Hoje, passados dez anos, o Fundo de Coesão começa uma nova fase da sua existência ao acolher, em 1 de Maio de 2004, dez novos Estados beneficiários. Além disso, para o período de programação de 2007 a 2013, a Comissão propõe-se adaptar as regras de execução, para as harmonizar com as regras gerais de programação, embora o Fundo conserve características próprias. Surge assim a perspectiva de uma plena adopção do Fundo de Coesão por parte dos seus parentes mais próximos e a sua integração completa na família.

A origem do Fundo de Coesão assenta num paradoxo interessante. O funcionamento do mercado único supõe, efectivamente, que os Estados-Membros menos prósperos invistam avultadas verbas na melhoria da sua capacidade de crescimento, o que implica um acréscimo considerável de investimentos para desenvolver, melhorar e modernizar as infra-estruturas. Mas, ao mesmo tempo, se quiserem pertencer à zona euro, estes Estados deverão reduzir o seu défice orçamental e controlar a dívida pública. É assim indispensável um rigoroso controlo das finanças públicas quando, ao mesmo tempo, se impõe a necessidade de aumentar o investimento.

O Tratado de Maastricht apresentou uma solução para este dilema, ao prever a criação de um novo fundo destinado a apoiar financeiramente os Estados-Membros menos prósperos: o Fundo de Coesão.

Foi este fundo que permitiu aos quatro primeiros países beneficiários (Espanha, Portugal, Irlanda e Grécia) aproximarem-se dos critérios de convergência da União Económica e Monetária prosseguindo, simultaneamente, os seus investimentos em infra-estruturas.

⁽¹⁾ Administrador, Direcção-Geral da Política Regional da Comissão Europeia.

Pretendo examinar aqui a evolução das regras de aplicação do Fundo de Coesão. Mesmo que estas regras se tenham mantido globalmente estáveis nos últimos dez anos, a experiência adquirida no período 1994-1999 já tinha levado o Conselho a introduzir-lhe várias melhorias em 1999. Com o tempo, a Comissão também afinou as suas políticas e métodos relativamente à gestão dos projectos. Estas regras melhoradas são agora aplicadas às actividades do Fundo e aos projectos já apoiados no âmbito do Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA) ⁽²⁾, nos dez novos Estados-Membros e durante o período 2004-2006. Todavia, a aplicação do Fundo de Coesão vai ser profundamente alterada no próximo período de programação.

Especificidades do Fundo de Coesão: 1994

O Fundo de Coesão não suscitou tanto interesse por parte dos investigadores ou do público como o seu «primo», o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Pode-se atribuir esta relativa discrição ao facto de serem beneficiários apenas quatro dos 15 Estados-Membros, mas também a diferenças específicas ao nível dos objectivos e da execução.

O Fundo de Coesão foi instituído por um regulamento do Conselho de 16 de Abril de 1994 ⁽³⁾. Desde a sua criação, apresenta diferenças específicas em relação ao sistema dos fundos estruturais:

- > o Fundo de Coesão permite apoiar projectos nos Estados-Membros beneficiários sem distinção regional interna;
- > há uma condição macroeconómica inerente ao seu mecanismo de financiamento. Essencialmente, os Estados-Membros devem conter o défice público abaixo de um determinado limiar e preencher assim uma das condições de integração na zona euro. Como o objectivo é contrapor-se às despesas do orçamento nacional, as modalidades de fiscalização da adicionalidade não são as mesmas que se aplicam aos fundos estruturais;
- > a ajuda é orientada para a realização dos objectivos do programa de acção a favor do ambiente e para as redes transeuropeias de transportes;
- > a distribuição do financiamento pelos sectores elegíveis do ambiente e dos transportes deve reflectir um certo equilíbrio. A interpretação da Comissão aponta para uma divisão equitativa das ajudas (50:50) pelos dois sectores;
- > os financiamentos são atribuídos pela Comissão projecto a projecto, a pedido dos Estados-Membros e, regra geral, as despesas elegíveis de cada projecto devem atingir, pelo menos, 10 milhões de euros.

Evolução das regras de execução

Por sua vez, o regulamento alterado em 1999 ⁽⁴⁾ assinala a necessidade de uma abordagem mais estratégica e sublinha a coerência dos projectos com uma estratégia geral de ambiente e de transportes a um nível sectorial ou administrativo adequado. Para a Comissão, tal estratégia deve ser definida e formalizada num ou vários documentos de orientação, que constituirão o «quadro de referência» das intervenções do Fundo em cada país beneficiário. Paralelamente a outras modalidades operacionais, esta disposição consta do *Vade-Mecum do Fundo de Coesão* publicado em 2000 ⁽⁵⁾, assim como:

- > as orientações da Comissão sobre as prioridades do Fundo de Coesão nos sectores do ambiente e dos transportes;
- > medidas destinadas a melhorar a utilização de fontes de financiamento privadas;
- > o incentivo à criação de parcerias público-privadas susceptíveis de maximizarem o efeito de alavanca da contribuição comunitária e de aumentarem o número de infra-estruturas financiadas;
- > certos dispositivos destinados a racionalizar a gestão do Fundo, entre os quais um novo formulário de concurso.

Após a adopção das alterações de 1999, a execução do Fundo sofreu ainda outras evoluções, sobretudo no que respeita à melhoria da regulamentação dos projectos e a uma maior clarificação na política da Comissão em matéria de apreciação e gestão de projectos.

É assim que os regulamentos da Comissão introduzem, no período 2000-2004, alterações, em matéria de:

- > gestão e controlo financeiros, bem como nos procedimentos de execução das correcções financeiras (2002);
- > condições de elegibilidade que se aproximam das fichas de elegibilidade dos fundos estruturais (2003);
- > simplificação das regras relativas à informação e publicação (2004).

Estes regulamentos facilitam as decisões de financiamento para cada projecto e aproximam o regime de execução do Fundo de Coesão do regime dos fundos estruturais.

A política e os métodos da Comissão para avaliação dos grandes projectos no âmbito dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão beneficiaram de uma sensível melhoria com a publicação em 2002 de uma nova edição do *Manual de Análise Custos-Benefícios dos Projectos de Investimento* ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Ver o artigo seguinte.

⁽³⁾ JO L 130, 25.5.1994, p. 1.

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

⁽⁵⁾ Disponível em francês, inglês, grego, português e espanhol. http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_pt.htm

⁽⁶⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_pt.pdf



Comunicação e Fundo de Coesão: novo regulamento

Como acontece com os fundos estruturais, os projectos financiados pelo Fundo de Coesão devem ser objecto de informação e de publicidade. A este respeito, o novo regulamento adoptado em 2004 simplifica consideravelmente as medidas da Decisão (CE) n.º 455/1996, que eram aplicáveis até à data.

O novo regulamento (CE) n.º 621/2004 recorda, antes de mais, as duas mensagens essenciais que devem servir de base à comunicação sobre o Fundo de Coesão, a saber:

- > o projecto apoiado pelo Fundo contribui para a redução das disparidades económicas e sociais entre os cidadãos da União Europeia;
- > a realização do projecto tornou-se possível graças à contribuição financeira do Fundo de Coesão.

Ao explicar o impacto concreto do projecto, a primeira mensagem recorda também a finalidade da intervenção europeia: a União promove a igualdade de oportunidades entre os seus cidadãos. A menção do termo «cidadão» não é uma questão meramente formal, já que o cidadão, enquanto receptor final da comunicação, deve sentir-se envolvido.

As mensagens podem ser expressas em termos diferentes dos constantes no regulamento. É nesse sentido que se podem utilizar expressões simples e atraentes. As duas mensagens são reforçadas pela presença da bandeira da União. Quanto às ferramentas e acções de comunicação a utilizar, o regulamento impõe apenas a relação com os média e a colocação de painéis e de placas alusivas.

No final do período 1993-1999, como sucedia para os fundos estruturais, notava-se no Fundo de Coesão uma significativa percentagem de autorizações de financiamento não gastas. No final de 2000, o total das verbas que se encontravam nesta situação representava quase 120% do orçamento do Fundo para 1999.

A fim de encontrar uma solução para este problema dos financiamentos não executados, a Comissão envolveu-se num diálogo activo com todos os Estados-Membros por forma a acelerar o encerramento das contas. Do mesmo modo, para melhorar a qualidade dos projectos e o ritmo de execução e aplicação do financiamento, a Comissão tomou a iniciativa, em 2002, de informar os Estados beneficiários sobre a adopção de uma medida que limita eventuais alterações autorizadas pela decisão de concessão da ajuda ⁽⁷⁾. Em finais de 2003, o montante não gasto tinha descido para 40% do orçamento de 1999.

Desafios do futuro

O Fundo de Coesão começou com quatro países beneficiários, cujo rendimento nacional bruto (RNB) *per capita* era inferior a 90% da média comunitária. O exame do estatuto de elegibilidade feito em 2003 ⁽⁸⁾ conduziu à primeira promoção da «classe de 93»: com um PIB médio, em 2000-2002, correspondente a 101% da média da União a 15, a Irlanda ultrapassava o limiar de elegibilidade e deixou de ter direito a co-financiamento a partir de 2004. Esta redução da elegibilidade do Fundo a três países beneficiários foi, contudo, rapidamente ultrapassada pela extensão da elegibilidade aos dez novos Estados-Membros que aderiram à União em 1 de Maio de 2004.

Doravante, com mais de metade dos membros da União a 25 directamente abrangidos pelas suas actividades, o Fundo de Coesão aumenta consideravelmente a sua importância relativa. Para mais, uma proporção crescente dos financiamentos acessíveis a cada um dos novos Estados-Membros é proposta através deste Fundo. A título de comparação, a Irlanda beneficiou de um total de 7 840 milhões de euros no período 1994-1999, dos quais, 1 490 milhões de euros (preços actuais) foram atribuídos no quadro do Fundo de Coesão, ou seja 19%. Para os novos Estados-Membros, a parte do Fundo ascende a 35%, em média.



Portugal — Construção de uma estação de tratamento de águas residuais com a ajuda do Fundo de Coesão

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

⁽⁸⁾ Comunicação da Comissão C(2004)191 de 24 de Março de 2004.

Parte relativa ao Fundo de Coesão nos novos Estados-Membros, para o período 2004-2006

Milhões de euros	Total dos recursos	Fundo de Coesão	Porcentagem
República Checa	2 621,2	936,1	36%
Estónia	695,1	309,0	44%
Chipre	113,4	53,9	48%
Letónia	1 164,3	515,4	44%
Lituânia	1 537,7	608,2	40%
Hungria	3 207,4	1 112,7	35%
Malta	88,7	21,9	25%
Polónia	12 809,7	4 178,6	33%
Eslovénia	456,3	188,7	41%
Eslováquia	1 757,4	570,5	32%
TOTAL	24 451,2	8 495,0	35%

Além disso, a execução do Fundo de Coesão, cuja dotação anual é quase três vezes superior à previamente atribuída ao ISPA, constitui um aumento importante do volume de actividades nos novos Estados-Membros. Todavia, à luz da experiência da Comissão e dos países beneficiários do ISPA, é claro que a execução de um número suficiente de projectos de qualidade constituirá um desafio importante para as autoridades nacionais e europeias. Foi por isso que a Comissão propôs, em 2004, um novo diálogo para incentivar os países beneficiários a reforçarem a sua capacidade de absorver e gerir os fundos comunitários disponíveis. Cabe aos Estados beneficiários definir as medidas a tomar, em função do seu contexto específico e focando essencialmente três etapas chave: identificação, selecção e preparação e avaliação dos projectos.



O Fundo de Coesão ao serviço dos transportes: troço da auto-estrada Patras-Atenas-Salónica (Grécia)

Evolução num horizonte temporal mais alargado: 2007-2013

De um ponto de vista operacional, o terceiro relatório sobre a coesão ⁽⁹⁾ já previa uma integração mais estreita entre o Fundo de Coesão e os fundos estruturais. Para a utilização dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão no período de programação 2007-2013, a Comissão propõe um conjunto de medidas legislativas que vão nesse sentido.

Embora mantenha os objectivos específicos do Fundo de Coesão, particularmente a existência de condições macroeconómicas para apoio financeiro do Fundo, o limiar de elegibilidade dos Estados-Membros em 90% do RNB e a orientação sectorial da ajuda, a Comissão propõe uma profunda reforma das modalidades de execução: passagem de uma abordagem por projecto a um financiamento por programa. São assim especificadas as disposições comuns ao Fundo de Coesão e ao FEDER:

- > do ponto de vista estratégico, a coordenação com o FEDER efectuar-se-á no âmbito dos programas respectivos. Propõe-se que o Fundo de Coesão alinhe as suas próprias prioridades pelas do FEDER, nas programações nacionais;
- > serão aplicados sistemas comuns para a avaliação e o acompanhamento dos programas em questão (critérios de selecção, indicadores, comités de acompanhamento, etc.);
- > as regras de elegibilidade do FEDER e do Fundo de Coesão serão estabelecidas no âmbito da regulamentação comunitária geral e as restrições específicas serão definidas nos regulamentos de cada fundo;
- > os critérios de gestão e de controlo financeiros serão unificados (uma só autorização anual por fundo, por exemplo);
- > as modalidades e a disciplina financeiras dos fundos estruturais (autorizações anuais de programa e afectação automática) serão introduzidas para incentivar a utilização rápida dos recursos do Fundo de Coesão.

A programação do Fundo de Coesão anuncia um novo equilíbrio na relação entre os Estados-Membros beneficiários e a Comissão, quanto à utilização do Fundo.

Os Estados-Membros poderão escolher os projectos que serão apoiados no âmbito dos seus programas nacionais, respeitando os objectivos sectoriais do Fundo e determinadas regras relativas à elegibilidade das despesas. Isto permitirá reduzir consideravelmente o número de projectos dependentes de aprovação da Comissão. Os Estados-Membros deverão apenas solicitar o acordo da Comissão relativamente às taxas de financiamento, quando se trate de projectos de grande envergadura. Além disso, a adopção de regras comuns de programação terá por corolário uma gestão simplificada das intervenções do FEDER e do Fundo de Coesão.

⁽⁹⁾ Terceiro Relatório sobre a Coesão Económica e Social, 2004, página XXXV.



Complexo Ambiental de Cerceda (Espanha)

Esta abordagem exigirá maior responsabilidade por parte das autoridades de gestão quando da selecção, avaliação, análise, acompanhamento e gestão, bem como maior rapidez na execução dos projectos, para evitar a perda das ajudas. Tendo em conta a natureza das actividades apoiadas pelo Fundo de Coesão — a construção de infra-estruturas —, o reforço da disciplina financeira será sem dúvida difícil mas, como o mostra o período actual, essa disciplina é um incalculável estímulo para acelerar o arranque dos programas e a realização dos objectivos e dos benefícios antecipados.

Finalmente, as propostas da Comissão apontam para um nível de coordenação ideal entre o FEDER e o Fundo de Coesão, para um tratamento equitativo dos fundos a nível da gestão financeira e para a harmonização das regras de execução que permitam às autoridades nacionais a simplificação das modalidades de gestão.

As principais realizações do Fundo

O Fundo de Coesão ajudou os quatro Estados beneficiários iniciais a satisfazerem os critérios exigidos para integrar a zona euro. O quadro que se segue menciona outros benefícios induzidos pelo Fundo.

Autorizações actuais (2004)

PAÍS	1993–1999		2000–2003	
	Milhões de EUR	% Milhões de EUR		%
Grécia	2 998	17,9	1 767	16,1
Espanha	9 251	55,2	6 795	61,8
Irlanda	1 495	8,9	584	5,3
Portugal	3 005	17,9	1 848	16,8
TOTAL	16 749		10 994	

Os quatro países beneficiários receberam 27 000 milhões de euros até ao presente. É uma contribuição importante para o esforço de modernização das infra-estruturas.

Investimentos prioritários 1993-1999 (%)

	Grécia	Espanha	Irlanda	Portugal	Todos
AMBIENTE	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Abastecimento de água	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Saneamento/tratamento	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Resíduos sólidos	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Outros	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
TRANSPORTES	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Estradas	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Caminhos-de-ferro	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Aéreos/marítimos	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Outros	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

No conjunto, alcançou-se o equilíbrio previsto (50:50). Exceptuando algumas variações nacionais, os dois pontos mais importantes são as estradas e o saneamento das águas.

Número de decisões de concessão de contribuição

	1993-1999	2000-2003	Total
Grécia	77	86	163
Espanha	371	270	641
Irlanda	116	9	125
Portugal	149	65	214
TOTAL	713	430	1 143

As decisões incidem sobre projectos individuais, fases de projecto ou grupos de projectos. Em 2003, a Comissão conduziu uma avaliação *ex-post* com o objectivo de examinar um vasto leque de projectos concluídos nos quatro Estados beneficiários e de especificar em que medida estes Estados atingiram os seus objectivos iniciais. Espera-se a publicação dos resultados do estudo até final deste ano de 2004.



Fábrica de tratamento de resíduos na Corunha (Espanha)

Polónia

«O Fundo de Coesão na Polónia — Critérios utilizados para a selecção dos projectos»

Tudo indica que o Fundo de Coesão vai desempenhar um papel importante na Polónia no que diz respeito à implementação do acervo comunitário na área do ambiente. Segundo as previsões, para o período 2003-2010, são abrangidas por este Fundo ⁽¹⁾ cerca de 19% das despesas de investimento em infra-estruturas municipais do ambiente.

Como o número de potenciais projectos e a sua dimensão financeira ultrapassam em muito as capacidades da ajuda proposta pelo Fundo de Coesão, é necessário implementar um sistema transparente e eficaz para a selecção dos projectos. A metodologia utilizada neste campo apresenta duas abordagens possíveis:

- (1) os projectos são seleccionados com base num programa nacional pormenorizado para um domínio específico. Estes programas devem reflectir as necessidades de investimento e elaborar a lista dos projectos necessários para responder às exigências das directivas comunitárias;
- (2) na falta de programas nacionais ou de uma listagem específica de projectos necessários, estes serão avaliados com base em classificações estabelecidas segundo um elenco de critérios mensuráveis e comparáveis.



Szczecin — Construção de uma estação de bombagem financiada pelo ISPA

Actualmente, as tendências que orientam o exame dos projectos na Polónia não reflectem completamente estas abordagens. Primeiro, existe uma grande preocupação política em utilizar todos os recursos disponibilizados pelo Fundo de Coesão. Resultam assim decisões que não fomentam necessariamente mecanismos baseados na eficácia e



Krzysztof Berbeka,
doutor em Economia,
Universidade de
Cracóvia



Andrzej Gula,
Instituto de Economia
Ambiental, CEE
Bankwatch Network

que visem financiar os projectos ambientais mais urgentes, para respeitar as directivas ⁽²⁾. Depois, os programas nacionais (com excepção do programa nacional para o tratamento das águas residuais) podiam ser mais explícitos e explicar melhor os projectos. Por último, o número de projectos apresentados pelos municípios para contribuição do Fundo é relativamente elevado, mesmo que a qualidade e a credibilidade dos dossiês apresentem grandes disparidades.

Por conseguinte, o processo de avaliação deveria apoiar-se num sistema mais sólido, recorrendo a critérios que permitam classificar os projectos. Seria necessário alterar os processos actuais para aumentar a transparência e a responsabilidade e para facilitar a possibilidade de comparação. Um sistema deste tipo ajudará os municípios a melhor integrarem as prioridades do Fundo de Coesão nos seus projectos.

Outra questão importante é a selecção dos projectos. Actualmente, não existe nenhuma abordagem estratégica centrada numa utilização integrada das normas comunitárias em matéria de ambiente. A afectação dos recursos financeiros deveria privilegiar necessidades financeiras de programas elaborados no âmbito das directivas relativas ao ambiente. As correcções de afectação, autorizadas pelo Fundo de Coesão, devem garantir o financiamento de sectores eventualmente subdotados [por exemplo, a gestão dos resíduos ⁽³⁾]. Convém, no entanto, saber que isto não servirá de nada se não houver disposições legais adequadas.

Como as intervenções do Fundo de Coesão adoptarão, no próximo período de programação, uma abordagem por programa, as acções destinadas a melhorar o processo de selecção revestem uma importância ainda maior e devem ser intensificadas.

Contacto:

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

⁽¹⁾ O cálculo baseia-se nos investimentos municipais necessários para saneamento, tratamento das águas e gestão dos resíduos. Integra os pagamentos previstos (incluindo os atrasos na utilização dos fundos). Para o próximo período, prevê-se que o nível dos recursos nacionais e comunitários se mantenha idêntico ao dos anos 2004-2006.

⁽²⁾ Assim, o financiamento de grandes obras para tratamento dos efluentes industriais (tanques de decantação) não permite respeitar as fases transitórias para a aplicação do acervo comunitário em matéria do ambiente.

⁽³⁾ Berbeka, K., Financial Flows for Implementing TER Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estónia, Instituto de Economia Ambiental, Setembro de 2003.

Quatro anos de ISPA: da pré-adesão à coesão

Por Willem Kuypers ⁽¹⁾

Baseados num mesmo conceito, o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA) e o Fundo de Coesão apresentam um grande número de características comuns. Desde a sua criação em 2000, o ISPA co-financiou mais de 300 grandes projectos de infra-estruturas de transportes e de ambiente, nos países candidatos da Europa Central e Oriental.



Vilnius (Lituânia)

O ISPA é um dos três instrumentos (com o Phare e o Sapard) que fazem parte da estratégia de pré-adesão, adoptada em Dezembro 1997 no Conselho Europeu de Luxemburgo para o período 2000-2006. Este instrumento foi criado para ajudar os dez países candidatos da Europa Central ⁽²⁾ e Oriental a financiarem projectos de infra-estruturas no quadro das prioridades comunitárias relativas ao ambiente e aos transportes. O seu orçamento anual, superior a mil milhões de euros, foi repartido por estes países em função da população, da superfície e do PIB *per capita*. Quatro anos após o lançamento do ISPA, a ajuda fornecida representa 7 mil milhões de euros para projectos num valor total de 11,6 mil milhões de euros.

Entre 2000 e 2003, o ISPA apoiou mais de 200 projectos ambientais, essencialmente ligados ao abastecimento de água, a

redes de esgotos, ao tratamento de águas residuais e à gestão de resíduos. Além de contribuírem para a protecção do ambiente, estas intervenções ajudaram igualmente os países candidatos a reforçar a sua preparação e a sua capacidade administrativa na aplicação da regulamentação ambiental comunitária, acelerando ao mesmo tempo as reformas eventualmente necessárias.

No sector dos transportes, o ISPA contribuiu para o desenvolvimento da futura rede transeuropeia de transportes (RTE-T). Apoiou também a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais e entre estas e a rede da União. Foi dada prioridade a mais de 100 projectos de infra-estruturas nos corredores pan-europeus — inclusive os equipamentos transfronteiriços — tais como linhas férreas, estradas, aeroportos, sistemas de gestão de tráfego, etc.

⁽¹⁾ Relator geográfico, DG Política Regional, Comissão Europeia.

⁽²⁾ Bulgária, República Checa, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia.

Desde o início, os fundos ISPA têm sido afectados equitativamente aos sectores do ambiente e dos transportes, privilegiando-se neste último sector a via férrea, como modalidade de transporte capaz de oferecer uma maior sustentabilidade que a estrada.

Para além dos investimentos em infra-estruturas, foram financiadas diversas formas de assistência técnica, num total de 200 milhões de euros, principalmente em domínios onde, nos países beneficiários, a aplicação das normas comunitárias encontrava dificuldades específicas. Isto permitiu reforçar a capacidade dos organismos nacionais na preparação e execução dos projectos e na aplicação e respeito da política ambiental. O ISPA favoreceu igualmente a descentralização das aquisições e da gestão financeira. Foram efectuadas várias auditorias, a fim de avaliar e melhorar os sistemas de gestão e de controlo financeiro dos países beneficiários.

De uma forma geral, estas intervenções destinavam-se a familiarizar os países ISPA com os princípios e procedimentos de financiamento comunitários e, por conseguinte, a prepará-los para uma gestão correcta dos instrumentos estruturais após a adesão, particularmente das intervenções do Fundo de Coesão.

Programação e financiamento dos investimentos

Os projectos deviam estar em consonância com as estratégias sectoriais definidas a nível nacional e que fixavam as prioridades de investimento a meio do percurso, bem como os critérios de selecção para cada um dos dois sectores.

Cada projecto devia representar um investimento mínimo de 5 milhões de euros, sendo permitido agrupar projectos desde que estes tivessem um mesmo objectivo funcional, geográfico ou económico. O orçamento médio dos projectos apoiados ascendeu a 33 milhões de euros. Entre os projectos de maior monta figuram um investimento de 340 milhões de euros na electrificação e modernização de linhas férreas e outro investimento de 288 milhões na melhoria da qualidade da água, ambos situados na Polónia.

A Comissão avaliou os méritos técnicos, económicos e financeiros de cada pedido de ajuda financeira utilizando, por vezes, peritagens de terceiros, nomeadamente de instituições financeiras internacionais, tais como o Banco Europeu de Investimento e o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento, que são parceiros privilegiados para complementar as intervenções do ISPA através de empréstimos.

Antes de decidir a concessão de uma ajuda financeira, a Comissão consultava o comité de gestão do ISPA, composto por representantes dos 15 Estados-Membros. As taxas de intervenção eram definidas em função de um certo número de condições e exigências. Para um tecto de 75% das despesas elegíveis, a taxa média das ajudas foi de aproximadamente 65%.

Aprender caminhando

Como para qualquer outro projecto de infra-estruturas, a qualidade da preparação determina o tempo necessário para o lançamento do convite à apresentação de propostas e para a realização dos trabalhos. Quanto mais cuidadosa e precisa for a preparação dos projectos, maior será o número de contratos assinados e mais rápido e fácil será o seu pagamento. No entanto, nesta matéria, a experiência não se adquire de um dia para o outro, mas antes progressivamente. Isto verifica-se sobretudo quando os beneficiários não estão bem familiarizados com as normas técnicas internacionais, nem com as regras e procedimentos do mercado, que garantem acesso igual, tratamento equitativo e transparência, tanto aos indivíduos como às empresas elegíveis.

Por estas razões, a execução do ISPA inscreveu-se num dispositivo que obrigava a que os procedimentos de convite à apresentação de propostas e de contratos fossem previamente controlados (aprovação *ex-ante*) pelas delegações da Comissão Europeia nos países beneficiários. Sendo o respeito pelas exigências legais em matéria de contratos públicos um desafio essencial, a Comissão desenvolveu igualmente diversas fórmulas de assistência técnica para melhorar as competências, as práticas e os procedimentos dos beneficiários.

As condições do sucesso

O adiantamento e a eficácia da gestão e execução dos projectos ISPA foram controlados e avaliados de múltiplas formas: reuniões regulares, relatórios de acompanhamento redigidos pelos organismos de execução, auditorias ao apoio e visitas locais pelas equipas da Comissão. Foi efectuado um controlo formal em reuniões do comité de acompanhamento do ISPA, organizadas duas vezes por ano em cada país beneficiário. Do mesmo modo, as delegações da Comissão desempenharam um papel importante na supervisão da gestão e utilização quotidiana das intervenções do ISPA.

Do que ficou dito pode-se concluir que a maior parte dos países beneficiários melhorou consideravelmente a sua capacidade efectiva de gerir e executar os recursos do ISPA. Conseguiram, progressivamente, melhorar o respeito pelas normas e procedimentos dos instrumentos clássicos da política de coesão europeia, isto é dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão.

Estes países desenvolveram esforços consideráveis na montagem de sistemas de supervisão e de controlo financeiro da ajuda comunitária, que são por vezes mais afinados do que os dos antigos Estados-Membros. Isto tende a demonstrar que as acções empreendidas pela Comissão junto das autoridades responsáveis pela programação, execução, gestão e controlo financeiro, produzem efeitos concretos.

Mas subsistem fraquezas, que será necessário resolver se quisermos dispor de sistemas de gestão e de controlo verdadeiramente eficazes e fiáveis. Assim, alguns países nem sempre afectam recursos financeiros e humanos suficientes para planeamento, preparação e gestão das acções que beneficiam de financiamento comunitário. É prova cabal deste aspecto o sector do ambiente, onde se verifica uma



Estação de tratamento de águas residuais realizada pelo ISPA na Eslovénia

forte rotação de funcionários devido aos salários medíocres que auferem. A qualificação do pessoal, também não está

sempre à altura do nível exigido para a gestão de projectos complexos de infra-estruturas, nomeadamente no que diz respeito aos procedimentos de convites à apresentação de propostas e de atribuição de contrato.

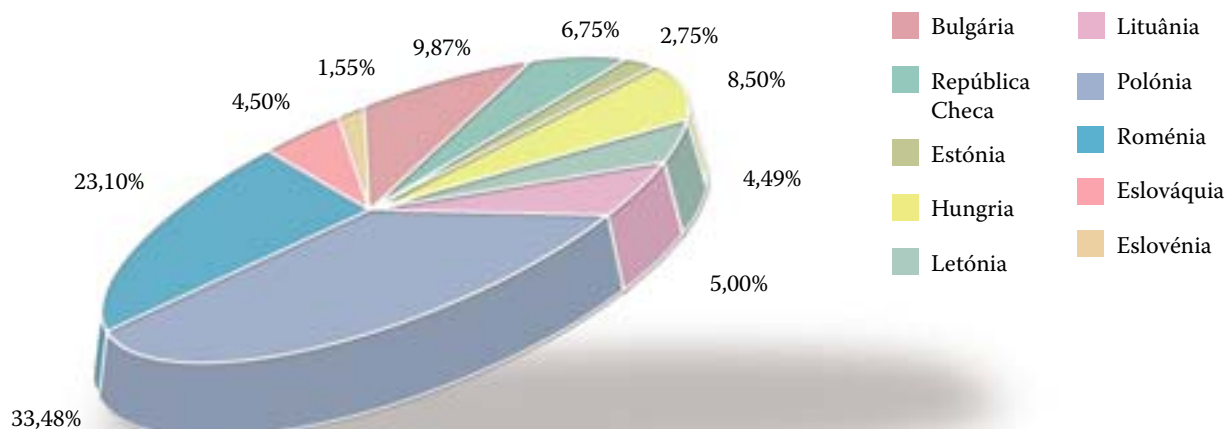
Do ISPA ao Fundo de Coesão

Em 1 de Maio de 2004, o ISPA cessou oficialmente de existir para os oito novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental. Como o seu rendimento bruto *per capita* não atinge 90% da média comunitária, estes países tornaram-se, em contrapartida, elegíveis para o Fundo de Coesão, o instrumento da política de coesão europeia que serviu de modelo para a criação do ISPA e que também apoia investimentos em infra-estruturas do ambiente e de transporte.

Os projectos ISPA em curso foram, por conseguinte, transferidos para o Fundo de Coesão e a sua realização será regida pelas regras deste último. Como foi decidido no Conselho Europeu de Copenhaga, em Dezembro de 2002, a Bulgária e a Roménia continuam a beneficiar do ISPA e receberão financiamentos gradualmente acrescidos até final de 2006.

Com o Fundo de Coesão, os novos Estados-Membros da Europa Central e Oriental vêem as suas fontes de co-financiamento multiplicadas por três: de 0,75 mil milhões de euros por ano com o ISPA passaram a 2,8 mil milhões de euros por ano, para o período 2004-2006. As autorizações relativas aos projectos em curso, aprovadas no âmbito do ISPA antes de Janeiro de 2004, representam uma parte substancial deste acréscimo orçamental. Mas convém identificar e preparar novos investimentos para se dispor de uma reserva de projectos capaz de garantir a absorção do orçamento do Fundo. São pedidos esforços similares à Bulgária e à Roménia no que respeita ao ISPA.

ISPA: Repartição por país (autorizações para 2000-2003)



Ambiente e transportes: os próximos desafios

O ISPA acelerou as reformas sectoriais e a instalação de infra-estruturas essenciais ao ambiente e aos transportes, mas há ainda importantes investimentos a realizar para se alcançar uma real convergência com as normas comunitárias.

Não há dúvida que foram concretizados progressos significativos no domínio da protecção do ambiente em todos os países candidatos, seja nos novos Estados-Membros seja na Bulgária e na Roménia. Em dez anos, a situação do ambiente melhorou, nomeadamente no que diz respeito à qualidade do ar e à poluição das águas. Os principais poluentes atmosféricos diminuíram entre 60 a 80% e os metais tóxicos em 50%, sem esquecer a poluição aquática por matérias orgânicas, que diminuiu 80%. A proporção das habitações e outras instalações cujos efluentes são tratados por estações de tratamento das águas, duplicou desde o início da década 90. Calcula-se, no entanto, que, para uma completa retoma do acervo comunitário em matéria de ambiente, os novos Estados-Membros deverão consagrar a este domínio, em média, nos próximos anos, entre 2 e 3% do seu PIB. Como os esforços financeiros actuais se encontram, a maior parte das vezes, muito aquém deste objectivo, o Fundo de Coesão e o FEDER podem desempenhar um papel preponderante na solução desta carência. A esse respeito, calcula-se que até ao final do actual período orçamental, ou seja 2006, o acréscimo da ajuda comunitária no domínio do ambiente — perto de 8 mil milhões de euros — representará cerca de 10% dos investimentos totais necessários.

No que diz respeito aos transportes, o Conselho e o Parlamento aprovaram, em Abril de 2004, as novas orientações da rede transeuropeia de transportes (orientações RTE-T) numa Europa alargada. Estas orientações prevêem uma lista de 30 projectos prioritários de interesse europeu (9 dos quais se destinam a eixos que integram os novos Estados-Membros), que deverão ser concluídos por volta do ano 2020. Os projectos têm por objectivo assegurar modalidades de transporte e fórmulas de mobilidade mais sustentáveis, centrando os investimentos nos caminhos-de-ferro e nas vias navegáveis. São também incentivados projectos transfronteiriços, dadas as dificuldades específicas que estes encontram na sua execução.

Calcula-se o custo destes projectos em cerca de 225 mil milhões de euros. O custo total da realização da rede transeuropeia de transportes, incluindo os projectos de interesse comum mas não considerados prioritários, é estimado em 600 mil milhões de euros. Os investimentos necessários para as infra-estruturas de transporte nos novos Estados-Membros deverão elevar-se, até 2015, a 90 mil milhões de euros. Também neste sector os instrumentos da política de coesão irão desempenhar um papel-chave no financiamento das infra-estruturas.



Observação da decantação da água numa estação de tratamento financiada pelo ISPA

HUNGRIA

Desvio ferroviário de Zalaegerszeg



Custo total: 7 687 000 euros

Contribuição da UE: 3 843 500 euros

«Estão actualmente em reformulação 80 quilómetros de via férrea entre Zalaövő e Boba, para prolongar a ligação entre a Hungria e a Eslovénia realizada em 2001. A primeira fase deste projecto ISPA terminou em meados de 2003, com a realização do desvio de Zalaegerszeg. O novo troço de 2,1 km engloba uma ponte ferroviária em aço, com 140 m de comprimento, que permite atravessar o rio Zala. Para os comboios que evitam a estação de Zalaegerszeg, a duração do trajeto diminui 10 minutos. São também melhoradas a segurança e a pontualidade, bem como a qualidade de vida da população local, uma vez que o desvio diminui igualmente os danos ambientais.»

Katalin Pásztóy, caminhos-de-ferro húngaros
pasztoyk@mav.hu

ROMÉNIA

Gestão integrada dos resíduos em Ramnicu Valcea



Custo total elegível: 14 673 100 euros

Contribuição da UE: 11 004 825 euros

«No centro-sul da Roménia, Ramnicu Valcea (120 000 habitantes) não dispõe ainda de um sistema global de tratamento dos resíduos domésticos. Estes resíduos são depositados numa simples lixeira a céu aberto, situada a cerca de dez quilómetros do centro da cidade e nas proximidades do rio Olt. Pelo menos 20% dos habitantes não beneficiam de nenhum serviço de recolha dos lixos domésticos. Daí o interesse do programa de gestão integrada dos resíduos, lançado pelo município em 1997, com a ajuda da GTZ, agência alemã para a cooperação. No âmbito deste projecto, a União Europeia concedeu, em Novembro de 2001, fundos ISPA para prosseguir a melhoria na recolha de lixos, para eliminar a actual lixeira e para construir uma lixeira ecológica, bem como uma unidade moderna de compostagem.»

Diana Dumitru, directora do Ambiente na Cidade de Ramnicu Valcea
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

ESLOVÉNIA

Protecção dos recursos hídricos no planalto de Trnovsko–Banjški



Custo total: 6 543 464 euros

Contribuição da UE: 2 561 084 euros

«A região de Gora, situada no planalto de Trnovsko–Banjški, é a reserva de água da cidade de Ajdovščina (20 000 habitantes). Até há pouco tempo, a água potável faltava logo que houvesse a mínima seca. O ISPA permitiu-nos garantir um abastecimento duradouro de água potável e proteger os recursos hídricos em conformidade com a directiva-quadro sobre a água. O projecto consistiu na construção de condutas adequadas a montante, estações de tratamento e esgotos em todas as localidades situadas perto dos pontos de captação. Em Abril de 2004, foi concluída a construção de 40 km de condutas de água e de 900 m³ de novos reservatórios. Uma rede de esgotos de 10 km vai permitir a 3 500 habitantes da região uma ligação directa à estação de tratamento de Ajdovščina, já em funcionamento, e está prevista para Julho de 2005 uma segunda estação.»

Metka Gorišek, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e da Energia da Eslovénia
meta.gorisek@gov.si

BULGÁRIA

Renovação dos grandes eixos rodoviários



Custo total: 100 000 000 de euros

Contribuição da UE: 30 000 000 de euros

«Este primeiro projecto rodoviário ISPA na Bulgária inscreve-se no terceiro programa de renovação dos eixos de trânsito que abrangem mais de 700 km de estradas e auto-estradas. O objectivo consiste em melhorar a segurança e o ambiente e reduzir o tempo de percurso reparando, em conformidade com as normas internacionais, a rede rodoviária principal numa extensão de 260 km. Estão previstas, entre outras coisas, a melhoria do revestimento e a prevenção da aquaplanagem, a modernização da sinalização e da marcação horizontal, a segurança dos acessos e a instalação de rails de protecção. A melhoria da rede rodoviária principal contribuirá para colocar as infra-estruturas de transporte búlgaras no nível da dos países da União Europeia.»

Dobrinka Krasteva, chefe da Unidade de Coordenação do ISPA
D.Krasteva@minfin.bg

Espanha: a Galiza entre a recuperação e a vanguarda ecológica

Morte aos resíduos!

Para respeitar as normas ambientais europeias e promover o desenvolvimento sustentável da sua economia após várias catástrofes ecológicas, a Galiza empreendeu um vasto programa de gestão das águas residuais e dos resíduos sólidos. O Fundo de Coesão financia uma grande parte dos investimentos necessários.



Recepção de resíduos domésticos na fábrica de Nostión (Corunha)

Juan Maneiro é um homem ocupado. São quase 19 horas e acabam de lhe anunciar que deverá assinar decretos que impõem o encerramento provisório de duas zonas conquíferas marinhas, no nordeste da Galiza. «A título preventivo», explica o director do Centro de Controlo da Qualidade do Meio Marinho (CCCMM), indicando os locais no mapa. «Não se trata de poluição com hidrocarbonetos, mas de um risco biotóxico revelado pelas amostras que efectuámos. Se testes mais aprofundados revelarem amanhã resultados negativos, voltaremos a abrir pelo menos esta zona. Entretanto, vamos avisar os produtores em questão.» Dito e feito. O Centro lançou uma operação telefónica, enviando SMS de alerta a cerca de cem mitilicultores da zona.

Na Galiza, não se brinca com o mar. Foi a mar quem forjou a identidade do país e dos seus habitantes e muitas facetas da economia regional continuam a depender deste sector primário: «O mexilhão continua a ser a nossa principal produção marítima. As 250 000

toneladas anuais de mexilhão constituem um lucro de 120 milhões de euros e asseguram 10 000 empregos directos. Portanto, não podemos cruzar os braços e esperar», insiste Juan Maneiro. É exercida uma estreita vigilância, principalmente sobre as rias, que são os estuários típicos desta finisterra de Espanha, onde se concentra o essencial da produção de mexilhão, de ostras e de outros produtos conquícolas que são o orgulho e a reputação da Galiza.

A sul da região, a ria de Vigo é uma das mais belas e produtivas, e aí se encontram milhares de jangadas de mexilhão cobrindo praticamente toda a superfície aquática. Mas as suas margens, as mais industrializadas desta parte de Espanha, acolhem igualmente 1 milhão de habitantes (um terço da população galega), que exercem uma forte pressão ambiental sobre este meio frágil. Na sequência da entrada em vigor da directiva comunitária sobre os moluscos bivalves vivos ⁽¹⁾, foi lançada, em 1993, uma vasta operação, a chamada «Depuração integral da ria

⁽¹⁾ Directiva 91/492/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1991, que estabelece as normas sanitárias que regem a produção e a colocação no mercado de moluscos bivalves vivos.

de Vigo», cujo investimento ascende a 90 milhões de euros, 80% dos quais são financiados pelo Fundo de Coesão. Em dez anos, foram construídas 10 estações de tratamento à volta do estuário, sem falar de numerosas pequenas unidades de pré-tratamento destinadas a filtrar, a montante, materiais de papel e de plástico e outros resíduos não fluidos que as estações não podem tratar. «Anteriormente, todas as águas usadas eram despejadas no mar sem qualquer tratamento», explica Ignacio Niño Taboada, engenheiro civil do Governo da Galiza. «Hoje, as águas são depuradas em 95%.» E Ignacio aponta os peixes vermelhos que nadam na água perfeitamente clara da última bacia de saneamento da estação Moaña, a mais recente desta ria, em funcionamento desde 2002.

Foi exactamente na altura em que a qualidade das águas galegas estava a melhorar, devido a estas operações de saneamento em grande escala, que ocorreu o naufrágio do petroleiro *Prestige* ao largo da Corunha, em 13 de Novembro de 2002, derramando no mar a maior parte das 77 000 toneladas de óleo combustível que transportava e provocando uma das piores marés negras da história. Um pouco de sorte e uma formidável mobilização e operação de limpeza permitiram, felizmente, limitar os danos. «Foram sobretudo afectadas as costas do norte e a Província da Corunha», explica Juan Maneiro. «Aqui, na costa ocidental, as enormes massas de água doce lançadas no mar pelos rios impediram, em grande parte, a entrada dos hidrocarbonetos nas rias».

E o director do CCCMM faz o balanço em Julho de 2004: «Ano e meio após a catástrofe, os efeitos a curto e médio prazo desapareceram praticamente em toda a parte. Em contrapartida, continuamos a não saber quais serão as consequências daqui a cinco, dez ou vinte anos...».

Tanto em terra como no mar

Seja como for, o esforço desenvolvido na gestão dos resíduos domésticos pela Galiza é, pelo menos, igual ao empreendido em matéria de saneamento das águas. Em 1997, a região contava, no seu território, 300 descargas sem controlo e 3 000 lixeiras ilegais. Para corrigir a situação até 2005, as autoridades regionais decidiram lançar um «Plan de Gestión de Resíduos Sólidos Urbanos de Galicia» (Plano de Gestão dos Resíduos Sólidos da Galiza) e confiar a sua execução à sociedade Sogama («Sociedade Galega do Medio Ambiente» / Sociedade Galega do Ambiente) e equipá-la com uma fábrica de tratamento de grande capacidade.

Construído entre 1998 e 2000, o «Complexo Ambiental de Cerceda» tem uma capacidade de tratamento superior a 1 500 toneladas de resíduos por dia. 221 dos 315 concelhos da Galiza já aí estão inscritos e 57 prepararam-se para o fazer. Os resíduos domésticos de 2 milhões de habitantes são, primeiro, recolhidos e seleccionados em 37 «unidades de transferência» repartidas por toda a região, e depois são transportados por linha férrea ou por estrada para o complexo de Cerceda, situado entre Santiago de Compostela e a Corunha. Neste complexo, são reciclados 15% dos resíduos e, os restantes 85%, são incinerados produzindo 515 milhões de kW/h de electricidade por ano. «É provavelmente o incinerador mais moderno da Europa», afirma Esther Campos Mosquera, responsável pela comunicação.



Controlo da qualidade do mexilhão na ria de Arousa

«O nosso forno é, de qualquer modo, uma referência internacional: funciona segundo um sistema de areia chamado «cama fluidificada circulante», que evita recorrer constantemente ao gás para manter a combustão. O investimento total ascendeu a 270 milhões de euros, sendo 72,21 milhões financiados pelo Fundo de Coesão. Para além de uma gestão eficaz dos resíduos, o complexo de Cerceda é o primeiro empregador local. José Manuel Palias Reguro, director de Recursos Humanos, afirma: «Foram criados 375 empregos directos e existe toda o tipo de qualificações, indo das mais baixas até às mais elaboradas.»

10 de Setembro

Em matéria de gestão dos resíduos, foi sobretudo uma catástrofe ecológica pouco vulgar que levou as autoridades galegas a agirem rapidamente: em 10 de Setembro de 1996, na maior cidade de Galiza, a Corunha (450 000 habitantes), foram derramadas no mar 200 000 toneladas de detritos, na sequência de um aluimento de terras na principal lixeira municipal, situada ao longo da costa. «No total, derramaram-se 1 milhão e 300 mil toneladas de detritos! Um verdadeiro tremor de terra!», conta Marco Guscín, adido de imprensa da cidade. «A catástrofe desencadeou uma consciencialização ambiental por toda a cidade e região. A partir de então, o Conselho Municipal inscreveu a gestão dos resíduos no topo da lista das suas prioridades a curto, médio e longo prazos, com uma nova filosofia: a sustentabilidade».

Começou-se, evidentemente, por limpar a zona afectada, o que constituiu um trabalho titânico para o qual se mobilizaram espontaneamente numerosas empresas locais. Em Maio de 1997, oito meses após a catástrofe, foi adoptado um Plano dos Resíduos Urbanos pelos oito concelhos que utilizam a lixeira. Este plano prevê os seguintes eixos de intervenção: encerramento e segurança da lixeira, regeneração do local e sua reconversão em área de lazer, recolha selectiva dos resíduos e respectiva valorização.

A regeneração ecológica e a reconversão para fins recreativos do local incriminado começaram em Janeiro de 1998. A operação abrange quatro vertentes: a limitação dos resíduos e o encerramento da lixeira, a descontaminação do terreno,

a transformação deste em parque (ordenamento paisagístico, plantação de árvores, etc.) e a criação de percursos pedestres e vias de acesso. O novo parque de Bens foi inaugurado em Junho de 2001. Este parque, com uma superfície de 60 hectares, alia o útil ao agradável e inscreve-se perfeitamente numa perspectiva de embelezamento empreendida pela Corunha desde há vários anos para cá.

Além do custo da operação (15,3 milhões de euros, dos quais 10,4 milhões financiados pelo FEDER), a supressão da lixeira exigiu proezas técnicas notórias, por ser necessário deslocar e compactar 750 000 m³ de terra, impermeabilizar uma superfície de 21 hectares e instalar 14 km de drenos bem como 76 captores interligados por 4,5 km de tubos que permitem evacuar os gases que continuam a emanar dos lixos enterrados. «*Tudo isto foi ainda dificultado pela circunstância de ser necessário suprimir a antiga lixeira e gerir, ao mesmo tempo, 185 000 toneladas de resíduos domésticos por ano, que continuaram a chegar ao local até à entrada em serviço da fábrica de tratamento, em Setembro de 2000*», insiste Luis Fernando Roade Rodríguez, director do Ambiente na Cidade da Corunha.



Sítio de Bens durante e após os trabalhos de reabilitação

Faltava realizar outra vertente importante do projecto: a construção da fábrica de tratamento de resíduos, iniciada em Outubro de 1998 e concluída em Dezembro de 2003, numa colina adjacente ao parque. A fábrica de Nostián, para produzir anualmente 6 megawatt de electricidade, tem a particularidade de utilizar como combustíveis o metano gerado por 40% dos resíduos orgânicos que recebe bem como o gás que emana do subsolo do parque. 60% dos outros resíduos orgânicos são compostos. O custo da infra-estrutura elevou-se a 59,5 milhões de euros, dos quais 10,5 milhões foram financiados pelo Fundo de Coesão.

Combinar as acções

«*Deixaram de existir lixeiras sem controlo na Galiza. Com mais da metade dos seus resíduos tratados ou reciclados, a nossa região é líder em Espanha. Atingimos um nível comparável ao de países como a Alemanha. Eis um resultado concreto do Fundo de Coesão*!», exprime Daniel Otero, director da fábrica. «*O nosso objectivo é valorizar 65% dos resíduos recolhidos, mas, por mais*

longe que possamos ir no nosso esforço, não existe ainda nenhum método de tratamento que permita 'zero resíduos'. As soluções estão a montante, ou seja, no comportamento das pessoas: cada um de nós deverá reduzir o seu próprio caixote de lixo.»

Como a Sogama, que organiza emissões de rádio semanais sobre o tema, a fábrica de tratamento de Nostián está permanentemente empenhada em acções de sensibilização e de educação ambientais. É assim que os serviços do ambiente da Corunha têm um «Ecobus» (autocarro ecológico) a circular na cidade. São regularmente informados por estas campanhas 20 000 alunos. «*Procedeu-se igualmente à distribuição de caixotes de lixo que facilitam a triagem dos resíduos domésticos. É necessário combinar as acções*», faz observar Javier Ramirez, agente ambiental na cidade.

Combinar as acções é também a opinião de Covadonga Salgado, director-adjunto do Centro de Controlo da Qualidade do Meio Marinho da Galiza. «*A sensibilização das populações deve acompanhar o funcionamento das grandes infra-estruturas ambientais como as que co-financia o Fundo de Coesão. É possível associar a esta acção outros projectos europeus mais modestos que desempenham também um papel demonstrativo. Penso, por exemplo, no projecto LIFE de reciclagem dos resíduos de peixe, no qual participamos em Vilagarcia de Arousa. Este projecto é ainda mais importante do ponto de vista pedagógico do que do ponto de vista ecológico, porque nos diz que gerir os resíduos é antes de tudo minimizar a sua produção*».

Plano espanhol de resíduos

Em 7 de Janeiro de 2000 foi aprovado pelo Governo espanhol um plano nacional de resíduos, em colaboração com as Comunidades Autónomas, que são as entidades responsáveis pela gestão de resíduos nos seus respectivos territórios.

Os objectivos do plano são a prevenção, a recolha selectiva dos resíduos, a recuperação e a reciclagem, a valorização das matérias orgânicas e a descarga de resíduos em lixeiras controladas. A execução deste plano é financiada pelo Fundo de Coesão. O Fundo de Coesão concedeu à Espanha, entre 2000 e 2003, mais de 1,1 mil milhões de euros para tratamento de resíduos, no âmbito do plano nacional e de planos regionais. Foram privilegiados os projectos de gestão de resíduos sólidos urbanos provenientes da recolha selectiva, as fábricas de compostagem e de reciclagem, a recuperação dos pneus e as instalações de triagem.



Irlanda

«O estuário do Shannon objecto de mil cuidados»

Seamus Ryan, engenheiro-chefe, Limerick Main Drainage



A cidade de Limerick está situada no centro-oeste da Irlanda, a cerca de 80 km da foz do rio Shannon. A influência das marés sente-se até um ponto ligeiramente a montante da cidade. Desde a sua fundação pelos vikings, os esgotos são lançados directamente para o Shannon, que é o maior rio da Irlanda e cujo caudal generoso permite uma boa diluição dos efluentes e minimiza o seu impacto na qualidade da água. A população de Limerick e dos seus arredores, 100 000 habitantes, cresce a um ritmo de 1,7% por ano.

A cidade tinha planeado há bastante tempo tratar as suas águas residuais, mas a construção de uma estação de tratamento e de uma rede de recolha de 50 escoadouros revelou-se particularmente dispendiosa e complexa. A Directiva 97/271/CEE, que impõe o tratamento secundário para cidades da dimensão de Limerick, ribeirinhas de um estuário, e os financiamentos europeus a título da coesão vão dar o impulso necessário à realização das obras.

Além de garantir a conformidade com a Directiva 97/271/CEE, a obra contribuirá para a realização do Plano da Qualidade da Água do Estuário do Shannon (*Shannon Estuary Water Quality Plan*), que cobre todo o estuário e define os critérios e as normas de qualidade da água a respeitar, para proteger as suas diversas finalidades e utilizações. O projecto permitirá também o futuro desenvolvimento residencial, comercial e industrial da cidade e dos seus arredores.

Como o projecto se estende numa grande parte dos territórios vizinhos administrados pelos condados de Limerick e de Clare, as três colectividades trabalharam em conjunto no projecto, sob a direcção do município de Limerick.



Estação de tratamento em Bunlicky

Ao planearem o projecto, os promotores comprometeram-se a tomar todas as precauções para preservar o património local e os habitats sensíveis que se encontram na proximidade do estaleiro. Para começar, as escavações

arqueológicas efectuadas permitiram descobrir mais de 10 000 objectos. Destes, os mais bonitos estão expostos no museu municipal de Limerick.

O Shannon e as zonas húmidas contíguas são reconhecidos como espaço natural de interesse europeu. A este respeito, o projecto contribuirá para a melhoria da qualidade da água do rio e para a protecção de numerosas espécies de aves, peixes e invertebrados. Os responsáveis pelo projecto tomaram igualmente medidas especiais para proteger duas espécies vegetais raras e uma série de habitats frágeis na periferia da cidade. De uma destas espécies, o *Triangular Club Rush*, só existe um exemplar nas ilhas britânicas e corre riscos de extinção. Os esgotos são desviados, para não perturbar esta planta, e o escoadouro da estação de tratamento de Bunlicky foi deslocado para a foz a fim de proteger o mais possível esta espécie rara. Além disso, certas zonas húmidas foram alargadas para melhorar o equilíbrio ecológico da região.

A estação de tratamento tem uma capacidade nominal de 130 000 EH ⁽¹⁾ com um débito de 29,250 m³/dia e um caudal máximo de 865 l/s. Esta estação pode tratar uma carga orgânica de 7 800 Kg DBO/dia ⁽²⁾. As lamas criadas pelo tratamento primário e biológico do processo são desidratadas e secas por centrifugação a ar quente. A temperatura do ar de admissão é de aproximadamente 545°C e a das lamas que saem sob forma de grânulos é superior a 80°C. A associação dos factores duração/temperatura permite destruir os micróbios patogénicos existentes nas lamas e forma um produto pasteurizado que pode ser utilizado nos relvados, jardins, horticultura, agricultura ou silvicultura.

Além disso, o projecto inclui a construção de 48 km de esgotos, entre os quais várias condutas de 2,7 m de diâmetro, e de um centro de bombagem com uma capacidade de 11 800 l/s (caudais de tempestade incluídos). A derivação instalada em vala no fundo do Abbey Rebitar foi revestida de betão. Esta base de betão serviu igualmente para a construção de uma barragem-escoadouro. A barragem de Limerick tornou o rio Shannon navegável em todo o seu comprimento.

A decisão de combinar a construção do esgoto com a da barragem permitiu reduzir consideravelmente o custo total. Este custo é ligeiramente superior a 200 milhões de euros, com uma intervenção do Fundo de Coesão de 85% para a estação de tratamento principal, a estação de bombagem e alguns canais de derivação. O resto das despesas é custeado pelo Ministério das Finanças da Irlanda, no âmbito do plano nacional de desenvolvimento 2000-2006.

Contacto: sjryan@limerickcity.ie
Web: www.lmdpo.com

⁽¹⁾ EH (equivalente-habitante): unidade de medida que corresponde à água usada diariamente por um habitante, ou o seu equivalente, proveniente de uma empresa ou outra colectividade.

⁽²⁾ DBO (necessidade bioquímica de oxigénio): unidade de medida da qualidade da água e da clarificação atingida nas diversas fases de depuração biológica das águas usadas.

Madeira (Portugal)

«O Fundo de Coesão, uma alavanca para a promoção do desenvolvimento sustentável das regiões ultraperiféricas»

João Reis, presidente da Autoridade Portuária da Região Autónoma da Madeira



Para favorecer o seu desenvolvimento sustentável, as regiões ultraperiféricas insulares da União Europeia, nas quais a Região Autónoma da Madeira (RAM)

se inclui, dependem significativamente das acessibilidades. Sensível a esta realidade, a União Europeia contribui financeiramente para a construção e modernização dessas infra-estruturas. O Fundo de Coesão desempenha, nesse aspecto, um papel de particular destaque, sendo o exemplo mais recente a ampliação do Aeroporto Internacional da Madeira.

Mas numa região insular e periférica como a Região Autónoma da Madeira, as infra-estruturas portuárias assumem também um papel de relevante importância. Primeiro, enquanto interface básico do regular abastecimento de mercadorias, depois como factor de desenvolvimento do sector turístico, em especial para os navios de cruzeiro e actividades relacionadas.

O porto do Funchal, como principal infra-estrutura portuária da Madeira, tem, ao longo da sua existência, assegurado de forma adequada essa função, quer no que respeita à movimentação de mercadorias quer no que respeita ao tráfego de passageiros. Todavia, o desenvolvimento global que se tem verificado na região nas últimas décadas teve como consequência um crescente aumento no tráfego de navios, de mercadorias e de passageiros, originando, dadas as limitações físicas do porto, congestionamentos nas operações portuárias, conflitualidades entre os diversos tipos de tráfego e, de uma forma geral, perda de qualidade e de competitividade na prestação de serviços portuários.

Assim, foi entendimento das autoridades regionais definir, através do Plano de Desenvolvimento Integrado das Infra-Estruturas Portuárias da Região Autónoma da Madeira, uma solução que viesse, por um lado, responder de imediato aos constrangimentos existentes e, por outro, preparar a região para enfrentar os desafios futuros num horizonte temporal mais alargado.

A opção encontrada foi a de aproveitar os investimentos já realizados numa infra-estrutura portuária existente no Caniçal e inicialmente concebida para servir a zona franca industrial. A ideia consistia em transformá-la no novo porto comercial da Madeira, através de um programa de investimentos direccionado para

a aquisição de equipamentos, para a construção de molhes de protecção e terraplenos, com a dimensão suficiente para operar os tráfegos actuais e futuros e, em simultâneo, libertar o porto do Funchal, vocacionando-o para o tráfego de cruzeiros e de actividades turísticas com ele relacionadas.

Nesta perspectiva, a autoridade portuária apresentou à Comissão Europeia um projecto de construção do porto comercial do Caniçal, num valor global de 73,5 milhões de euros, tendo sido aprovada uma comparticipação do Fundo de Coesão de 42,6 milhões de euros.

No presente momento, encontram-se ainda em apreciação pelas autoridades nacionais três outros projectos, que fazem parte integrante do plano de desenvolvimento atrás referenciado. As intervenções previstas nestes três projectos passam pela criação de uma Zona de Apoio Logístico no Porto Novo, pela transformação do porto do Funchal em porto vocacionado para o mercado de cruzeiros e de actividades náuticas relacionadas com o turismo (indo de encontro às recomendações contidas no Plano de Desenvolvimento Turístico da RAM) e pela introdução de melhoramentos no porto de Porto Santo, dotando-o das condições adequadas ao tráfego de passageiros e à náutica de recreio e de turismo.

A concretização destes projectos possibilitará dotar a Região Autónoma da Madeira de uma cadeia logística de transportes optimizada e devidamente integrada, indo de encontro, desta forma, a um dos objectivos primordiais da União Europeia que é o da promoção da coesão económica, social e territorial em benefício dos seus cidadãos.

Contacto: joaoreis@apram.pt

Sítio web: <http://www.portosdamadeira.com>



Porto de Caniçal

GRÉCIA

A circunvalação de Patras



Custo total: 68 810 508 euros
Custo elegível: 48 580 218 euros
Fundo de Coesão: 41 293 186 euros

«Troço da 'PATHE', a auto-estrada Patras-Atenas-Salónica, a nova via periférica de Patras é um sossego para a cidade e para os viajantes. A antiga estrada entrava na cidade, criando engarrafamentos e dificultando o acesso ao porto. A terceira cidade da Grécia em dimensão está actualmente livre do tráfego de passagem (15 000 automóveis por dia), sendo apenas necessários 15 minutos para a contornar, quando anteriormente se gastava uma hora para a atravessar. Em 18,5 km (cuja metade foi financiada pelo Fundo de Coesão), a circunvalação tem nada menos que 12 túneis, 8 viadutos, 9 pontes e 5 nós de ligação. Mereceram especial atenção a segurança e o ambiente, através da plantação de árvores e de outros trabalhos paisagísticos, da protecção de sítios arqueológicos, da transformação da antiga lixeira de Patras numa área de recreio, etc.»

Dimitrios Tassiopoulos, director do Departamento do Plano, EYDE Motorway PATHE
pathe@tee.gr

IRLANDA

Estação de Heuston e corredor ferroviário sul-oeste



Custo total (fase 1): 135 800 000 euros
Contribuição da UE (fase 1): 75 000 000 de euros

«A modernização da estação de Heuston e do corredor sul-oeste é um dos principais projectos visando melhorar a rede ferroviária em volta de Dublin. Para os utilizadores, esta rede facilitará também a distinção entre comboios de subúrbio e os comboios intercity, que ligam Dublin e Cork. No que diz respeito a Heuston, a primeira fase do projecto incluiu os trabalhos de construção e sinalização de um novo conjunto de vias, com a passagem de 5 para 9 cais, o prolongamento de uma via até Inchicore, a transformação de um passadiço e a extensão das galerias comerciais. Numa segunda fase, será posta em serviço uma linha suplementar entre Inchicore e Cherry Orchard e duas vias adicionais entre Cherry Orchard e Hazelhatch, ao longo do corredor sul-oeste. Terminado em Fevereiro de 2004, dentro do prazo e orçamento previstos, o terminal de Heuston está hoje completamente operacional.»

Tom Finn, director do Plano, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

ESPAÑA

Eliminação do lindano



Custo total: 47 692 231 euros
Contribuição da UE: 38 153 785 euros

«Com o tempo, as descargas de uma fábrica de produção de lindano (**hexaclorociclohexano** — HCH), um potente insecticida, contaminaram vastas superfícies na margem esquerda do Nervión-Ibaizabal, constituindo assim uma ameaça para a população de Bilbao. Para resolver este problema, o Governo basco decidiu confinar a terra contaminada pelo lindano e por metais pesados numa lixeira de alta segurança e associar-lhe uma fábrica de tratamento capaz de destruir o HCH. Construída com um investimento de 12,5 milhões de euros, a fábrica tratou 3 200 toneladas de lindano entre 1999 e 2001, o que permitiu sanear e recuperar, até à data, 191 480 m² de terreno.»

José Luis Aurrecochea Urquijo, director-geral, IHOB, Sociedade Pública de Gestão Ambiental do País Basco
dgeneral@ihobe.net

PORTUGAL

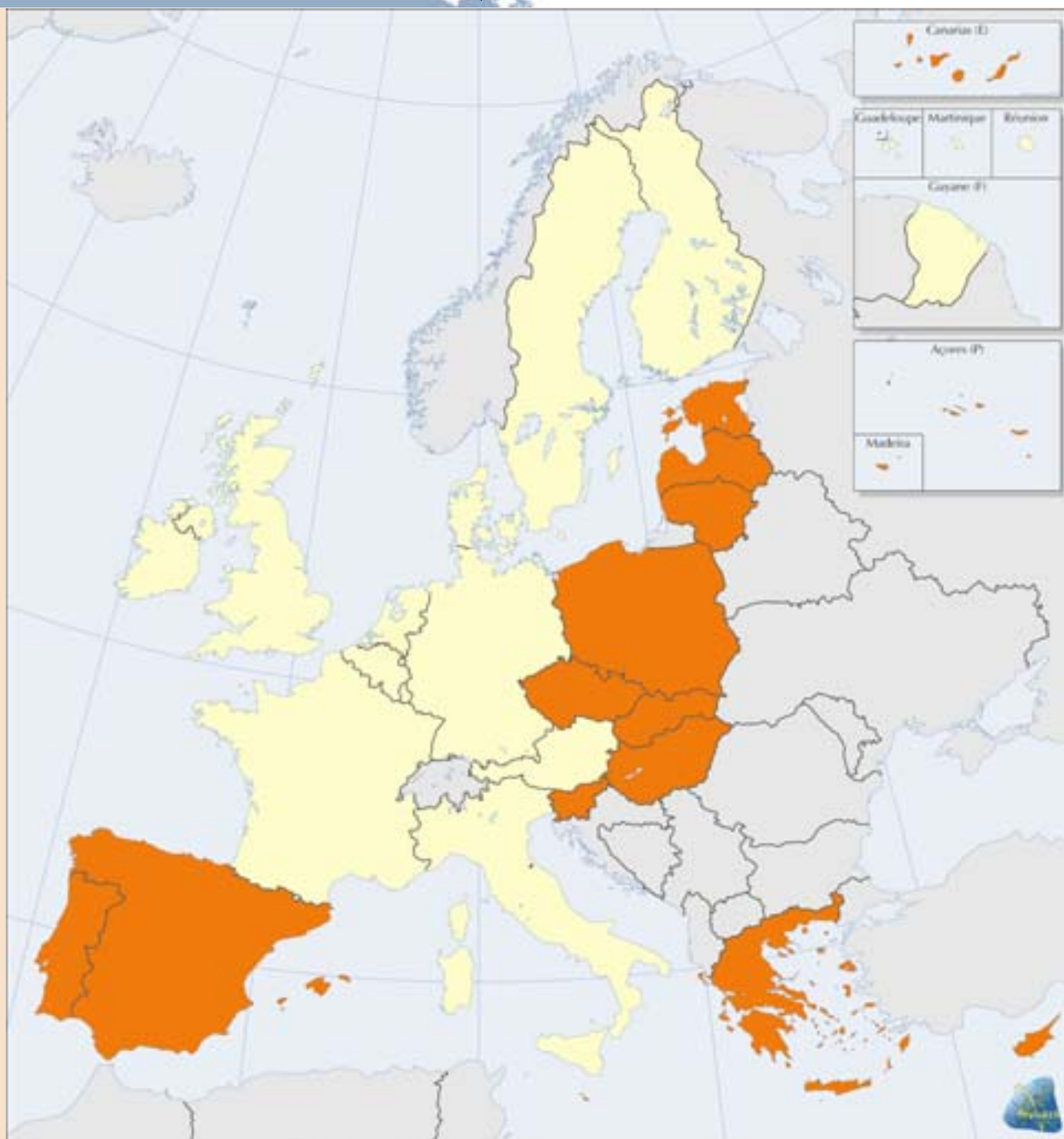
Abastecimento de água e saneamento no Alto Zêzere e Côa



Custo total: 178 403 880 de euros
Contribuição da UE: 112 394 450 de euros

«O Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água e de Saneamento do Alto Zêzere e Côa funciona no distrito da Guarda e numa parte do distrito de Castelo Branco (Beira Interior, região Centro). Este projecto do Fundo de Coesão tem por objectivo responder, tanto em quantidade como em qualidade, às necessidades de consumo público de água da zona, remediando ao mesmo tempo as carências de tratamento das águas residuais, sobretudo no que diz respeito aos efluentes industriais. Assegurando uma gestão sustentável e adoptando soluções optimizadas nestes domínios, o projecto contribuirá para melhorar o ambiente e a qualidade de vida das populações, promovendo assim o desenvolvimento socioeconómico da região. Convém destacar de maneira especial a contribuição do projecto para a redução da poluição industrial e a preservação dos ecossistemas.»

Arménio de Figueiredo, engenheiro, presidente do Conselho de Administração das Águas do Zêzere e Côa S.A.
a.figueiredo@adp.pt



Países da coesão (2004-2006)

- Países beneficiários do Fundo de Coesão
- Outros Estados-Membros

0 100 200 km
© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Página *web* Inforegio

A página *web* Inforegio fornece um quadro completo da política regional europeia. Para conhecer as últimas informações, consulte a secção «Newsroom»:

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

Comissão Europeia
 Direcção-Geral da Política Regional
 Unidade 01 — «Informação e Comunicação»
 Thierry Daman
 41, avenue de Tervuren
 B-1040 Bruxelas
 Fax: (00)32 2 296 60 03
 E-mail: regio-info@cec.eu.int
 Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_pt.htm

Informações sobre as ajudas regionais da União Europeia
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8154

© Comunidades Europeias, 2004
 Reprodução autorizada mediante menção da fonte.



Serviço das Publicações
Publications.eu.int