

CONDICIONES EX ANTE

OBJETIVO TEMÁTICO 7: PROMOVER EL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y ELIMINAR LOS ESTRANGULAMIENTOS EN LAS INFRAESTRUCTURAS DE RED FUNDAMENTALES

Octubre de 2014



G. OBJETIVO TEMÁTICO 7: PROMOVER EL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y ELIMINAR LOS OBSTÁCULOS EN LAS INFRAESTRUCTURAS DE RED FUNDAMENTALES.

G.1. CONDICIÓN EX ANTE 7.1

Objetivo Temático	<i>7. Promover el transporte sostenible y eliminar los obstáculos en las infraestructuras de red fundamentales mediante:</i>
Prioridad de inversión FEDER	<p>a) <i>el apoyo a un espacio único europeo de transporte multimodal mediante la inversión en la red transeuropea de transporte (RTE-T);</i></p> <p>b) <i>la mejora de la movilidad regional mediante la conexión de nodos secundarios y terciarios a las infraestructuras RTE-T, incluidos los nodos multimodales.</i></p>
Condición ex ante (Anexo XI)	<i>7.1. Transporte: Existencia de uno o varios planes o marcos globales para la inversión en el transporte de conformidad con la configuración institucional del Estado miembro, (incluido el transporte público a nivel regional y local) que apoyen el desarrollo de la estructura y mejoren la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T.</i>
Criterios de cumplimiento (Anexo XI)	<p><i>Existencia de uno o varios planes o marcos globales de transporte para la inversión en este sector que cumplan los requisitos jurídicos de la evaluación medioambiental estratégica y establezcan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– la contribución al espacio único europeo de transporte que sea conforme con el artículo 10 del Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento y del Consejo, y dé prioridad a las inversiones en:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>– la red RET-T y la red global, cuando se prevean inversiones del FEDER y del Fondo de Cohesión; y</i> <i>– la conectividad secundaria;</i> <i>– un programa de proyectos realista y maduro previsto para recibir apoyo del FEDER y del Fondo de Cohesión;</i> <p><i>Medidas para garantizar la capacidad de los organismos intermedios y de los beneficiarios para ejecutar el programa de proyectos.</i></p>

G.1.1. Órganos competentes

La condición ex ante 7.1 tiene relación con una competencia compartida entre el Estado y las Comunidades Autónomas, según se establece en el artículo 149.1.24 de la Constitución Española. Según éste, son competencia del Estado las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

En efecto, en cuanto a las carreteras, en virtud del sistema institucional español, una serie de tramos de la RTE-T son de titularidad autonómica (la totalidad de la red en las regiones vasca y navarra, y algunos otros tramos en otras Comunidades). Sin embargo, son casos excepcionales, pues en torno al 90% de la RTE-T de carreteras en España está formado por tramos de la Red de Carreteras del Estado (RCE).

Por otro lado, los elementos de la RCE que no se incluyen en la red transeuropea son ejes de conexión territorial, de ámbito plurirregional que, en su caso, de forma conjunta con las redes de ámbito regional, permiten el acceso de todos los territorios a los principales corredores europeos.

Por lo anterior, los organismos competentes para dar cumplimiento a la condicionalidad 7.1 son los siguientes:

- La Administración General del Estado (Ministerio de Fomento) en lo que se refiere a la Red de Carreteras del Estado (RCE), compuesta a grandes rasgos por las carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una CCAA.

- Las Comunidades Autónomas, en lo que respecta a las infraestructuras de carreteras que sean de su competencia o permitan la conectividad con la RTE-T.

G.1.2. Ministerio de Fomento

<p>Condición ex ante (Anexo XI)</p>	<p><i>7.1. Transporte: Existencia de uno o varios planes o marcos globales para la inversión en el transporte de conformidad con la configuración institucional del Estado miembro, (incluido el transporte público a nivel regional y local) que apoyen el desarrollo de la estructura y mejoren la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T.</i></p>
--	--

1) Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI)

El Ministerio de Fomento establece regularmente el marco de su planificación global o estratégica, que determina el ámbito de actuación de la política de la Administración General del Estado. Esta planificación, partiendo de un análisis integrado de la situación actual, realiza el correspondiente diagnóstico y, en consecuencia, establece las oportunas líneas de actuación en función de los diferentes escenarios económicos.

En el momento actual se encuentra en proceso de finalización un nuevo Plan, con un horizonte de 12 años, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). En septiembre de 2012 se publicó el documento inicial que ha de servir para llevar a cabo el proceso de concertación institucional y participación pública correspondiente. En este marco, el PITVI ha sido sometido convenientemente al procedimiento reglado de Evaluación Ambiental Estratégica. Se puede consultar este documento en la página web del Ministerio de Fomento

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/PITVI_DOCU/

El PITVI será aprobado próximamente y constituirá el marco de referencia de la planificación estratégica a medio y largo plazo de las políticas del Ministerio de Fomento, sustituyendo al anterior Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT).

El PITVI se ha sometido al trámite de evaluación ambiental estratégica en aplicación de La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medioambiente, norma que regula la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en su transposición al ordenamiento jurídico español.

Como parte de este proceso, el Ministerio de Fomento completó la elaboración del preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), en base al que, juntamente con el propio documento de participación del Plan, se ha articulado el procedimiento reglado de Información Pública. Merece indicarse que en los últimos meses se han realizado avances significativos en el mismo, que permiten estimar con bastante precisión su calendario de culminación. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha culminado la elaboración del llamado “Documento de Referencia” o guía de condiciones a que debe ajustarse la evaluación ambiental. El pasado mes de enero se dio un paso muy importante en el proceso, con el inicio de la fase de **información pública**, que constituye una de las partes centrales de todo el proceso. También se han puesto en marcha las oportunas **consultas transfronterizas**. La síntesis de todo el proceso realizado es la siguiente:

- **Febrero de 2012:** Se inicia el procedimiento para la evaluación ambiental estratégica del PITVI, con la remisión al MAGRAMA - Órgano Ambiental - de un borrador del denominado documento de inicio del Plan.
- **Septiembre de 2013:** Se recibe el Documento de Referencia del MAGRAMA como base de elaboración del Informe de sostenibilidad ambiental (ISA)
- **Diciembre de 2013:** Se concluye la redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- **Enero de 2014:** Se publica en el BOE la Orden Ministerial que da inicio al proceso de Información Pública del PITVI y de su Informe de Sostenibilidad Ambiental, contemplado en la Ley 9/2006. Paralelamente se

desarrollan las consultas transfronterizas con los países vecinos, contempladas también normativamente, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, con el envío a las embajadas de Francia, Portugal y Andorra, de los documentos del PITVI y su Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- **Marzo de 2014:** Finaliza el proceso de Información Pública.
- **Actualmente:** Se desarrolla por parte del Ministerio de Fomento, la Fase de análisis de alegaciones presentadas en el periodo de Información Pública.

El Ministerio de Fomento y el Órgano Ambiental de manera conjunta están elaborando la Memoria Ambiental del PITVI.

Se han realizado las consultas transfronterizas con Francia, Andorra y Portugal.

Se está, por tanto, en fase de definir la redacción del Documento Definitivo del PITVI por parte del Ministerio de Fomento, tras las alegaciones presentadas.

APROBACIÓN DEL PITVI. El PITVI es un documento de planificación que concreta la política en materia de transportes y vivienda establecida desde y por el Gobierno de la Nación. En este sentido el Documento Definitivo del PITVI, no necesita de una ley, ni del Parlamento, para su aprobación. El punto más crítico para su aprobación es que la respuestas de Portugal a las consultas transfronterizas. No obstante se espera poder aprobarse en los próximos meses por parte del Ministerio de Fomento.

La síntesis de lo anterior es la siguiente:

ACTUACIÓN	RESPONSABLE	SITUACIÓN
Documento de inicio	MFOM	Finalizado
Documento de Referencia	MAGRAMA	Finalizado
Documento propuesta del PITVI	MFOM	Finalizado
Informe de sostenibilidad ambiental (ISA)	MFOM	Finalizado
Información pública y consultas transfronterizas	MFOM	Finalizado
Valoración e informe de alegaciones	MFOM	Finalizado
Memoria Ambiental	MAGRAMA; MFOM	Elaborado borrador, pendiente de aprobación
Versión definitiva PITVI	MFOM	Finalizado, pendiente aprobación memoria ambiental
Aprobación PITVI	MFOM	Pendiente

Dado lo avanzado del proceso de elaboración del Plan, según se refleja en el cuadro anterior, está previsto que el PITVI pueda ser aprobado en el actual ejercicio de 2014.

No obstante, a efectos de atender la demanda de la Comisión europea en este ámbito, se presenta un **Plan de Acción para la aprobación del PITVI:**

1º.- Memoria Ambiental: Borrador elaborado, pendiente de aprobación. Organismo responsable: MAGRAMA. Plazo: Diciembre 2014.

2º.- Versión definitiva del PITVI. Finalizada, pendiente de la Memoria Ambiental. Organismo responsable: Mº de Fomento. Plazo: Diciembre de 2014.

3º.- Aprobación del PITVI. Organismo responsable: Mº de Fomento. Plazo: Diciembre de 2014.

El PITVI aborda la planificación del conjunto de las actuaciones en materia de infraestructuras y transportes que son competencia del Ministerio de Fomento, y presenta como elementos más destacados en su planteamiento los siguientes:

- Converger con los principios de planificación de otros países de nuestro entorno y de la Unión Europea, en particular en el compromiso de integración de los objetivos de desarrollo sostenible en el sector del transporte y en la profundización en los principios que inspiran la política común de transporte y de redes transeuropeas.
- Establecer un sistema coherente de planificación para el conjunto de la política del Ministerio de Fomento, atendiendo tanto a la planificación de las infraestructuras como la de los servicios de transporte.
- Avanzar en un sistema de planificación que, a partir de los objetivos establecidos para el sector del transporte, define el escenario futuro más conveniente e identifica después las medidas y actuaciones que mejor pueden conducir hacia ese escenario.
- Incorporar los objetivos sociales, medioambientales y territoriales con la misma importancia que los funcionales y económicos.
- Considerar las actuaciones que pueden contribuir a alcanzar los objetivos marcados.

En el PITVI, la integración de los principales elementos de las políticas y **estrategias europeas** en materia de transporte no se limita a una definición general de objetivos y directrices de actuación, sino que informa la totalidad de las propuestas del Plan. Entre otros temas, pueden destacarse a este respecto:

- La regulación y liberalización de todos los sectores del transporte, con una especial referencia al modo ferroviario.
- La implementación, considerada como una prioridad general, en muchos casos con el propósito de acelerar sus plazos de realización, de las normas comunitarias, tanto en materia de ordenación y gestión (derechos de los usuarios, por ejemplo) como de homologación técnica, de seguridad, y de interoperabilidad.
- Y, evidentemente, el desarrollo de la red transeuropea de transportes en nuestro país, tanto en sus elementos infraestructurales, como en sus sistemas de gestión y control de tráfico (Sistemas Inteligentes de Transporte), y en sus procesos de gobernanza y gestión.

La consideración hecha por los servicios de la Comisión europea de que la contribución a la TEN-T no se explica de forma completa y debe por tanto revisarse, significa cuando menos una sorpresa para el equipo responsable del Plan, que es el mismo equipo responsable, en el marco de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, del seguimiento y participación española en el proceso de elaboración del nuevo Reglamento de Orientaciones de la TEN-T. Ambos procesos se han desarrollado en buena parte de forma simultánea y paralela, y los **principios y objetivos de definición de la TEN-T han sido, desde su mismo origen, una fuente esencial del marco estratégico de planificación adoptado por el PITVI.** Entre ellos, sin ser exhaustivo, se pueden destacar cuestiones como:

- La priorización del desarrollo de las **conexiones internacionales** que forman parte de los principales **corredores europeos TEN-T**
- El esfuerzo en la adecuación de las infraestructuras y servicios de **transporte de mercancías,**
- La integración de **los nodos** principales del sistema
- La contribución a la **eficiencia global** del sistema de transporte en su conjunto, basada en particular en la mejora y mayor **integración de los servicios.**
- El desarrollo y despliegue de la innovación, particularmente de los **Sistemas Inteligentes de Transporte,** en todos los modos.
- La mejora de las implicaciones medioambientales del transporte.

Es enormemente significativo al respecto que las imágenes de evolución del sistema de infraestructuras a medio y largo plazo coincidan con la posición española sobre la planificación de la red TEN-T, teniendo como más alta prioridad de ejecución las actuaciones en los corredores y, en general, en el nivel core de dicha red. En definitiva, el desarrollo de las redes europeas en España forma parte del marco estratégico del PITVI desde su mismo origen, y que la ejecutoria de inversión nacional en los últimos años prioriza de forma muy destacada las inversiones en los ejes europeos. La Comisión europea (DG MOVE en este caso) ya tiene información de las previsiones de inversión en la red, que avala la continuidad de esta prioridad en los próximos años.

En definitiva, el **compromiso de la planificación nacional española** con el desarrollo de la red TEN-T queda claramente de manifiesto analizando las prioridades de **actuación inversora en los periodos recientes**: en la última década, más del 50% de la inversión total realizada se ha dirigido a **proyectos integrados en la TEN-T**, de los que un 80% o más se ha dedicado a los "Proyectos Prioritarios" de la red, notablemente en el sector ferroviario.

Cabe señalar que las actuaciones de los planes estratégicos se recogen convenientemente en el marco presupuestario que se elabora anualmente, si bien con un horizonte plurianual, que se refleja tanto en los Presupuestos Generales del Estado como en los Programas de Actuación Plurianual de las empresas, y que se incluyen en los Presupuestos Generales del Estado. Estos presupuestos incluyen un Anexo de inversiones que constituye un listado indicativo de las disponibilidades presupuestarias para cada actuación.

En cuanto a la elaboración de un **modelo de tráfico de carácter global**, no está previsto a corto o medio plazo. Entre otros factores, la ruptura que ha supuesto la actual situación macroeconómica con cualquier proceso tendencial previo hace ser bastante escéptico sobre su valor, aunque sí podría ser un tema a estudiar en su momento en el seno del Observatorio del Transporte recientemente puesto en marcha en el Ministerio. El observatorio ha elaborado varios informes con conclusiones que aportan un alto valor instrumental para la toma de decisiones. Los informes se pueden obtener en la siguiente dirección web:

http://observatoriotransporte.fomento.es/OTLE/lang_castellano/

Conviene, además, tener en cuenta que los estudios y evaluaciones previos a la decisión de llevar a cabo una inversión (estudios informativos) sí se realizan oportunamente **estudios de tráfico específicos**.

2) Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)

El PEIT, todavía vigente, fue aprobado en julio de 2005. En lo referente a los aspectos ambientales, fue sometido a un procedimiento de evaluación medioambiental estratégica entre los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, inspirado en los criterios de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento y Consejo Europeos, de 27 de junio de 2001, que más adelante se incorporaron a la legislación nacional (Ley 9/2006). Los elementos fundamentales del procedimiento de evaluación ambiental estratégica se ajustan en lo esencial al contenido de la Ley ahora vigente, a saber:

- Elaboración de Informe de Sostenibilidad Ambiental, ISA
- Puesta a disposición pública mediante Orden Ministerial de 3 de Febrero de 2005 (BOE de 21 de Febrero de 2005).
- Examen e informe motivado sobre las alegaciones a ese proceso de Información Pública, y
- Redacción de Memoria Ambiental, acordada entre los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, con carácter previo a la aprobación final del Plan, por Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005.

Este Plan tiene también entre sus principios programáticos la contribución al desarrollo de los principales ejes de la red transeuropea en nuestro país, así como de las conexiones transfronterizas. Para mayor nivel de detalle, y análogamente al caso anterior, se puede consultar este documento en la página web del Ministerio de Fomento:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/

Por último, conviene señalar que se trata de un plan comprensivo y global del sistema de transporte, que no tiene por qué contar en principio con una sección o subprograma concreto del mismo destinado a describir las actuaciones candidatas a obtener ayudas financieras de fondos FEDER o de Cohesión (este, por otra parte, ya no aplicables en España en el siguiente periodo), cuya ausencia parece ser el motivo de la Comisión para considerar el PITVI como incompleto.

En el Ministerio de Fomento se entiende que la relación es la inversa, es decir, que la misión del Plan es diseñar el estado futuro del sistema y las necesidades de inversión que para su desarrollo se precisen y, que en el marco de esta planificación completa las actuaciones que pueda ser adecuado financiar con ayudas de fondos comunitarios se determinarán teniendo en cuenta tanto su contribución a los objetivos y criterios de actuación en el ámbito europeo, como su oportunidad y nivel de madurez para su implantación en el marco temporal correspondiente.

El Plan marco estratégico, PITVI, como instrumento de largo plazo, supera en su alcance el periodo de programación 2014-2020. Por otra parte, en España la programación más concreta de actuaciones se realiza con un horizonte de 4 años, en el marco del proceso de elaboración anual de los PGE. La posibilidad de concreción en mayor plazo es cada vez más incierta, y especialmente en un tiempo como el actual de continuidad en las incertidumbres sobre disponibilidad de adecuados flujos de recursos financieros públicos y privados.

No obstante, aún en los escenarios macroeconómicos más desfavorables se ha estimado por el Ministerio de Fomento que se puede mantener en el periodo un nivel inversor estable cercano a los 10.000 M€ anuales, de los cuales, hasta más de la mitad se seguirá aplicando a las prioridades de desarrollo de corredores y ejes del **nivel core de la red TEN-T**, a las conexiones a la misma y al desarrollo de sus puntos nodales.

Con carácter indicativo, se detalla a continuación una **cartera realista de proyectos maduros**, con una envolvente financiera global superior a las previsiones razonables de acceso a recursos FEDER para financiación de actuaciones de infraestructuras en el periodo 2014-2020, tanto de la AGE, como de aquellas CCAA que han mostrado interés en programar en este ámbito temático.

De acuerdo con los principales objetivos propuestos para las actuaciones en infraestructuras y transportes que puedan contar con apoyo de fondos comunitarios para su realización, los proyectos considerados se estructuran principalmente en tres ámbitos:

Corredores europeos de la red TEN-T, Mediterráneo y Atlántico. Las actuaciones planificadas se centran en la modernización y mejora de los mismos para su adecuación a los parámetros de la reglamentación TEN-T (ancho de vía, electrificación, ERTMS, etc.), particularmente para el transporte de mercancías, y en la finalización de tramos de alta velocidad en marcha. Incluyen también la realización de accesos y conexiones multimodales, nodos e instalaciones logísticas.

Conexiones regionales a la red TEN-T.

Transporte público urbano, metropolitano y regional, con actuaciones tanto en el ámbito ferroviario como en del transporte por carretera, incluyendo aplicaciones de nuevas tecnologías y Sistemas Inteligentes de Transporte (1).

Las actuaciones propuestas por la AGE para su cofinanciación con FEDER se han definido en un marco común con aquellas en las que se prevé solicitar ayudas del instrumento comunitario CEF, en materia de corredores y otros tramos de la red TEN-T, lo que asegura la complementariedad y coherencia de la utilización de ambos instrumentos. La asignación de proyectos a uno u otro tiene carácter indicativo.

Una buena parte de los proyectos señaladas a continuación disponen de los estudios de viabilidad y declaración de impacto, en especial todos los que tiene fecha prevista de inicio en 2014, 2015 y 2016.

No se indica la contribución FEDER asignable a cada proyecto, pues ello dependerá de los análisis coste beneficio, ya que el Ministerio de Fomento ha optado por no hacer uso de la flat rate en materia de transportes prevista en el Anexo V del Reglamento de Disposiciones Comunes.

Los proyectos concretos que se relacionan a continuación forman una lista indicativa por un importe mayor que las disponibilidades de fondos en este Objetivo, por lo que los proyectos que finalmente se seleccionen para su cofinanciación serán un subconjunto de esta lista.

ANDALUCÍA

AGE:

- ✓ Modernización del itinerario convencional Madrid-Córdoba-Algeciras integrante de la red básica de mercancías como parte del Corredor Atlántico de la Red TEN-T. Tráfico mixto. 728,4 M€ (2016-2020)
- ✓ Instalación de ERTMS en la línea Sevilla-Cádiz. Tráfico mixto. 65,0 M€ (2016-2020)
- ✓ Conexión Sevilla-Málaga-Granada en Almodóvar del Río. 24,2 M€ (2018-2020)
- ✓ Inversiones de mejora en la LAV Madrid-Sevilla (tramo andaluz). 175,2 M€ (2017-2020)
- ✓ Ejecución nuevos tramos en la red ferroviaria de Andalucía. Tráfico mixto. 730,0 M€ (2015-2020)
- ✓ Acceso ferroviario al puerto de Sevilla. 25,0 M€ (2016-2018)
- ✓ Cercanías Córdoba. 7,0 M€ (2014-2017)

Comunidad Autónoma:

- ✓ Segunda línea del tren Bahía de Cádiz. 107, 3 M€
- ✓ Infraestructuras de apoyo al transporte público (estaciones, apeaderos e intercambiadores). 15,0 M€
- ✓ Construcción de plataformas reservadas para el transporte público. 79,1 M€
- ✓ Implantación del sistema ERTMS en el tren de la Bahía. 5,0 M€

CASTILLA-LA MANCHA

AGE:

- ✓ Modernización del itinerario convencional Madrid-Córdoba-Algeciras integrante de la red básica de mercancías como parte del Corredor Atlántico de la Red TEN-T. Tráfico mixto. 107,8 M€ (2016-2019)
- ✓ Inversiones de mejora en la LAV Madrid-Sevilla (tramo castellano manchego). 155,8 M€ (2017-2020)

MURCIA

AGE:

- ✓ Corredor Mediterráneo: adecuación de la línea Murcia-Cartagena para tráfico mixto 132,0 M€ (2016-2019)
- ✓ Corredor Mediterráneo: Ejecución parcial del tramo Murcia- Lorca en la línea de tráfico mixto Murcia-Almería. 306,0 M€ (2017-2020)

EXTREMADURA

AGE:

- ✓ Ejecución de nuevos tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa. 403,7 M€. (2016-2019)
- ✓ Línea de tráfico mixto Madrid-Lisboa: 2ª fase de las obras en curso. 267,8 M€ (2018-2020)

Comunidad Autónoma:

- ✓ Reestructuración de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera: Estudio y desarrollo de una nueva red integrada de transportes de viajeros por carretera. Diseño e implantación de herramientas tecnológicas para desarrollo, control y gestión. (1)
- ✓ Gestión telemática del transporte a la demanda. (1)
- ✓ Promoción del transporte público de viajeros (Campañas publicitarias)
- ✓ Mejora de las redes de estaciones de autobuses y de mercancías

- ✓ Mejora línea fc Mérida-Puertollano: Renovación integral de vía e instalaciones de seguridad. Objetivo: velocidad media de 160 km/h
- ✓ Sistemas de eficacia y eficiencia en el consumo de combustible en el transporte: instalar en los motores de combustión dispositivos capaces de aminorar el consumo de combustibles mediante la obtención de un aprovechamiento energético más elevado. (1)
- ✓ Red de recarga de vehículos eléctricos y mixtos: facilitar la instalación de puntos de recarga (electrolineras). (1)
- ✓ Mejora de la Red Logística del Transporte Intermodal de Mercancías: Construir nudos logísticos que favorezcan la intermodalidad, ubicados en las intersecciones de las vías de comunicación, facilitando el trasvase carretera-ferrocarril
- ✓ Detección dinámica de exceso de peso: Instalación de dispositivos detectores de exceso de peso de vehículos en movimiento en las carreteras de la Comunidad Autónoma, mediante dotación de equipos y redes. (1)

(1) Estos proyectos podrían programarse total o parcialmente en otros Objetivos Temáticos.

GALICIA

AGE:

- ✓ Completar la línea de alta velocidad. 700,0 M€. (2014-2017)
- ✓ Eje Atlántico, Santiago-Vigo, 200,0 M€ (2014-2015)

ASTURIAS

AGE:

- ✓ Variante de Pajares, tramo asturiano: Vía, electrificación e instalaciones, 200,0 M€ (2015-2018)

Comunidad Autónoma:

- ✓ **Accesos a la Zona de Actividades Logísticas (ZALIA) desde la Autovía del Cantábrico.** La ZALIA se encuentra directamente vinculada al Puerto de Gijón, del que dista 7 Km., que es considerado puerto nodal en la red transeuropea de transporte TEN-T. Por otra parte, está atravesada por el eje ferroviario Madrid-Gijón que es corredor de la red básica europea de la red TEN-T. Además, el enlace que se propone sería con la Autovía del Cantábrico A-8, que también forma parte de la red básica europea. Se desdobra en dos proyectos tendentes a comunicar la Zona de Actividades Logísticas con el Puerto del Musel:

a) **Obras de construcción de los accesos a la ZALIA desde la red de alta capacidad. Tramo: ZALIA-AS-19 en la Peñona:** El proyecto consiste en una carretera que, con una longitud de 4,2 Km, comunicará la zona urbanizada de la plataforma logística con la intersección de la actual carretera AS-19, Gijón-Avilés. Esta obra permitirá que la zona logística esté conectada tanto con el puerto de El Musel, a través del vial de Jove, como con la autovía del Cantábrico (A-8), a través del tramo entre Lloreda- La Peñona. El trazado discurre entre la autopista A-8 y la factoría de Veriña de Arcelor y pasa por los polígonos industriales de Somonte, La Peñona, Bankuniión y Tremañes.

Coste previsto: 26,7 M€

Contribución del FEDER: 80% del coste

Fecha inicio: finales de 2014

Fecha fin: Junio de 2017

b) **Obras de construcción de los accesos ZALIA. Tramo: ZALIA-Enlace el Montico:** El Proyecto consiste en la construcción de un vial con una longitud de 4,1 Km que conecta la Zona de Actividades Logísticas con la zona industrial de Avilés. El trazado parte del enlace de El Montico y finaliza en la glorieta final del vial principal de ZALIA.

Coste previsto: 19,9 M€

Contribución del FEDER: 80% del coste

Fecha inicio: primer semestre 2016

Fecha fin: primer semestre 2018

En ambos proyectos por Resolución de fecha 30 de diciembre de 2009 se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo y de impacto ambiental de alternativas para los accesos a la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA) desde la Red de Alta Capacidad, términos municipales de Gijón y Carreño, promovido por la Dirección General de Carreteras (**BOPA de 9 de febrero de 2010**).

- ✓ **Accesos al Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA) desde la Autovía del Cantábrico:** las obras consisten en la construcción de una vía destinada a conectar los tráficos provenientes del Parque Empresarial y del puerto de Avilés en dirección a la autovía A-8 Autovía del Cantábrico.

Coste previsto: 20 M€

Contribución del FEDER: 80% del coste

Fecha inicio: finales 2014

Fecha fin: finales 2016

Por Resolución de 2 de febrero de 2006, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, se formula declaración de impacto ambiental del estudio de alternativas para el acceso al Parque Empresarial Principado de Asturias en Avilés, con carácter de estudio informativo (**BOPA 18 de marzo de 2006**)

A pesar de que el coste total previsto para los tres proyectos asciende a 66,6 M€ y por tanto sobrepasa la cantidad asignada al Objetivo temático 7 en el plan financiero PO FEDER de Asturias 2014-2020, sólo será elegible el importe consignado para dicho Objetivo temático (40,88 M€).

CEUTA

AGE:

- ✓ Mejora y ampliación de la carretera nacional que une la Frontera del Tarajal con el resto de la Ciudad. 16,5 M€ (2017-2019)

CATALUÑA

Comunidad Autónoma:

- ✓ E-9 3r carril reversible Berga-Bagá. Proyecto en redacción. Mejora Red Ten-T. 105 M€.
- ✓ Plataformas logísticas intermodales sobre el Corredor Mediterráneo: Vilamalla y Penedés.
- ✓ Terminal intermodal para semirremolques (autopista ferroviaria) para transferir al ferrocarril mercancías que ahora se transportan por carretera. En estudio.
- ✓ Medidas de gestión para la rentabilidad del Corredor Mediterráneo. Proyecto en redacción.

COMUNIDAD VALENCIANA

AGE:

- ✓ Corredor Mediterráneo: implantación del ancho estándar. Tráfico mixto. 400,1 M€ (2016-2019)
- ✓ Acceso a los Puertos de Sagunto y Castellón. 190,0 M€ (2019-2020)
- ✓ Actuaciones en la terminal Fuente San Luis. 30,8 M€ (2016-2017)

CASTILLA Y LEÓN

AGE:

- ✓ Variante de Pajares, tramo castellano-leonés: Vía, electrificación e instalaciones. 200,0 M€ (2015-2018)
- ✓ Línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro: Electrificación y supresión de algunos pasos a nivel 141,6 M€ (2016-2020)
- ✓ Renovación línea Palencia-Santander. 95,0 M€ (2014-2015)
- ✓ Renovación línea Burgos-Vitoria. 220,0 M€. (2016-2019)

CANARIAS (incluye RUP)

AGE:

- ✓ Actuaciones accesos a Puertos (2015-2020)

MELILLA

AGE:

- ✓ Duplicación de la carretera ML-101, de Farhana, entre la carretera perimetral ML-300 y el puesto fronterizo (1,3 km). 2,4 M€ (2014-2015)
- ✓ Acondicionamiento de la carretera Nacional a Nador (0,799 km) y del desdoblamiento de la carretera nacional a Nador (1,096 km). 0,6 M€ (2014-2015)
- ✓ Nuevo vial entre ML-204 y ML-101: conexión entre acceso al aeropuerto y Farhana. 3,90 M€

3) Medidas que garanticen la capacidad de los organismos intermedios y de los beneficiarios para ejecutar el programa de proyectos

Todos los organismos competentes son beneficiarios de los fondos regionales en el MENR 2007-2013, por lo que su capacidad, tanto para gestionar los fondos europeos como para ejecutar los proyectos recogidos en la planificación se reflejan en la capacidad de absorción de ayudas y ejecución de las propias infraestructuras, está plenamente demostrada.

En esta misma línea, los organismos intermedios han desarrollado unos sistemas de gestión y control adicional a los propiamente establecidos por la Administración General del Estado derivada de la aplicación de los procedimientos administrativos.

En efecto, las medidas que aseguran la capacidad del organismo intermedio (Dirección General de Programación Económica y Presupuestos en el Ministerio de Fomento) y el beneficiario (Dirección General de Carreteras u otros) para llevar a cabo las actuaciones planificadas están completamente implementadas tanto desde el punto de vista del beneficiario, en lo que a la ejecución de las infraestructuras se refiere, como por parte del organismo intermedio, en lo que al marco de la gestión y control de fondos europeos se refiere. Cabe recordar que ya en los reglamentos correspondientes al Marco de Apoyo Comunitario 2007-2013 se establecían unas condiciones muy estrictas sobre los sistemas de gestión y control de fondos europeos en su ámbito de aplicación. Se establecía incluso la exigencia de ser auditados, sin permitirse recibir fondos europeos en tanto en cuanto dichos sistemas de control no fueran aprobados por la Autoridad de Control, la IGAE en este caso.

En el caso concreto del Ministerio de Fomento, con independencia de los sistemas generales ya existentes en la Administración General del Estado, organismos de control, y cumplimiento de normativa, todos ellos necesarios con el objetivo del buen funcionamiento y cumplimiento de las competencias inversoras del Departamento, se desarrollaron tres sistemas nuevos, dos de ellos del organismo intermedio (Dirección General de Programación Económica y Presupuestos, en adelante DGPEYP) y otra de la Autoridad de Gestión. Concretamente son:

- Un Manual de Procedimiento de la DGPEYP en el que se recoge la casuística de situaciones inherentes a la gestión y control de fondos europeos y formas de actuación. Se adjunta el Manual como documentación complementaria.
- Una aplicación informática elaborada para el MAC 2007-2013, propia del organismo intermedio, denominada *Feder 2007*. La aplicación *Feder 2007* ha sido desarrollada con un doble objetivo. Por un lado, aportar un sistema que facilite la gestión y el control de las operaciones cofinanciadas con fondos europeos, consiguiendo de esta forma el seguimiento efectivo en todas las fases de control administrativo y económico. Por otro lado, se ha incorporado a la gestión de fondos europeos la tramitación electrónica mediante una pasarela de intercambio de archivos con la aplicación *Fondos 2007* perteneciente a la Dirección General de Fondos Europeos del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Se ha implementado también la firma electrónica de las solicitudes de reembolso transmitidas a través de la aplicación intermedia de portafirmas electrónico Docelweb, avanzando en el camino hacia una administración sin papeles. Asimismo, la aplicación contiene todos los datos relativos a las operaciones cofinanciadas facilitando el seguimiento y control a través de la emisión de una serie de listados acorde a las necesidades de los usuarios (datos generales de los programas operativos, datos de los proyectos, pagos elegibles, verificaciones y controles realizados, grado de ejecución económica, etc). El personal asignado a la gestión de fondos europeos de este Organismo Intermedio conoce y usa la aplicación de forma sistemática y para ello cuenta con un Manual de Usuario (se adjunta como documentación complementaria) en el que se describe el proceso de incorporación de datos, importación de pagos, generación de listados y solicitudes de reembolso, etc.. que facilita la utilización de la aplicación por parte del usuario.
- Una aplicación informática desarrollada por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, *Fondos 2007*, que permite la comunicación, gestión telemática y seguimiento con la Autoridad de Gestión.

Adicionalmente, se emplea la aplicación 5Net de la IGAE, que permite realizar un seguimiento en tiempo real de la ejecución presupuestaria de las obras cofinanciadas.

En el Manual de Procedimiento que se adjunta como Anexo, se recogen todos los procedimientos que están relacionados con la gestión y control de los fondos europeos, y da respuesta a las cuestiones que plantea la Comisión como condición ex ante.

Así, por ejemplo, si existieran dificultades en las licitaciones de los contratos de las infraestructuras, estas no afectarían en absoluto a las actuaciones cofinanciadas, ya que, tal y como se recoge en el procedimiento nº 5 sobre selección de operaciones, las obras que se seleccionan para su cofinanciación deben ser obras ya adjudicadas, es decir, proyectos maduros. Por tanto, las dificultades en los procesos de licitación, que deberán ser resueltos por los centros competentes de conformidad con los instrumentos recogidos en la normativa de aplicación, no afectan a la absorción de fondos. Aún más, teniendo en cuenta que la previsión de fondos a asignar para infraestructuras en el periodo 2014-2020 va a ser muy reducida, estas cuestiones afectarán mínimamente a la ejecución de los fondos asignados.

Asimismo, tanto el Manual de Procedimiento, como el Manual de la aplicación de gestión propia del organismo intermedio están a disposición de todo el personal que trabaja en la gestión de los fondos europeos, sin perjuicio de su asistencia a los correspondientes cursos de formación.

Junto a las aplicaciones anteriormente mencionadas, en la gestión de fondos se emplea también una aplicación general de la IGAE para toda la administración general del Estado denominada 5Net. Esta aplicación permite el seguimiento de los aspectos relacionados con la contabilidad y presupuestos de las obras (pagos, anualidades, etc). En consecuencia, de esta aplicación se extraen los datos de seguimiento, tal y como recogen los procedimientos nº 8 de verificación administrativa previa a la declaración de gastos, y nº 12 de realización de una declaración de gastos, de forma tal que gracias a los procedimientos de verificación tanto administrativa como sobre el terreno, procedimientos nº 6, 7, 8 y 9, es posible por ejemplo detectar retrasos en las obras cofinanciadas, en cuyo caso se actuaría conforme a lo especificado en el procedimiento nº 10 sobre tratamiento de errores evaluando si estos errores son subsanables o no.

Este seguimiento a través de la aplicación 5Net se complementa con el sistema de comunicación continua entre el organismo intermedio y el beneficiario, recogido en el procedimiento nº 4.

Por ello, si se detectaran problemas en lo que a la absorción de fondos se refiere, se actuaría de conformidad con el procedimiento nº 10, decidiéndose si los problemas o errores son subsanables o no, para poder sustituir rápidamente las obras cofinanciadas por otras que cumplieran todos los requisitos de elegibilidad, y garantizar la absorción de las ayudas.

Conviene resaltar que el Manual de Procedimiento es dinámico, y, por tanto, tan pronto se detectan debilidades en el sistema, por mínimas que sean, se implementan las medidas que permitan solventarlo.

Lógicamente, cuando los reglamentos del Marco 2014-2020 estén definitivamente aprobados, los instrumentos de gestión ya implementados tendrán que adaptarse a la nueva normativa, si bien la base puede considerarse como ampliamente consolidada.

Se adjunta como Anexo un resumen de las funciones y sistemas implementados en el ámbito del Ministerio de Fomento.

G.1.3. Comunidades Autónomas

ANDALUCÍA

El [Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía \(PISTA\) 2007-2013](#) está siendo reformulado, ampliando su horizonte hasta 2020. La revisión tendrá consideración de Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio a efecto de lo previsto en la Ley 1/1994 de 11 de enero de Ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y estará sometida al procedimiento establecido por la Ley 7/2007 de 9 julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental para la evaluación ambiental de Planes y Programas. Ya está publicado en BOJA un **Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.**

El Plan PISTA incluye las acciones de mejora de la accesibilidad tanto interior como exterior de Andalucía que afectan a vías de gran capacidad autonómicas incluidas en la Red Transeuropea de Transportes TENT como las autovías A-92 (de Sevilla a Almería por Granada), A-92N (de Guadix a límite de región de Murcia), A-92M (de estación de Salinas a Villanueva de Cauche) y A-381 (de Jerez de la Frontera a Los Barrios), además de mejorar la conectividad secundaria del resto de la red de carreteras.

ARAGÓN

Avance del Plan General de Carreteras de Aragón 2014-2020

<http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Departamentos/ObrasPublicasUrbanismoViviendaTransportes/MEMORIAPLAN13-24.pdf>

Nota de prensa sobre la comparecencia del Consejero de Obras Públicas ante las Cortes de Aragón para explicar la tramitación del Plan General de Carreteras

<http://aragonhoy.aragon.es/index.php/mod.noticias/mem.detalle/re/menu.48/id.133395>

ASTURIAS

En la perspectiva de analizar y diseñar un marco general de análisis y propuestas para todas las infraestructuras y servicios de transportes que se asienten en el territorio regional, el Gobierno del Principado ha iniciado la licitación para la elaboración de un **Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad (PIMA) 2013-2024**, que planifique las infraestructuras viarias de competencia autonómica con criterios de eficiencia y sostenibilidad, y que también aborde el diagnóstico y perspectivas de los diferentes modos de transporte existentes y previstos, su capacidad de servicio y sus interacciones con los estatales. Dentro del Plan Director se enmarcará la redacción y tramitación del **Plan Autonómico de Carreteras para el periodo 2013-2024.**

La redacción del Plan Director de Infraestructuras para la movilidad de Asturias 2013-2024 está previsto que dure 16 meses. Por tanto, la finalización del mismo sería a mediados del año 2014.

<https://sede.asturias.es/bopa/disposiciones/repositorio/LEGISLACION39/66/4/001U0052R60001.pdf>

Este Plan estará finalizado en el 2014 y tendrá una coincidencia temporal con el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) promovido por el Ministerio de Fomento, lo que facilitará la coordinación entre ambos.

La Administración Autonómica está promoviendo en simultáneo y en temática concurrente dos instrumentos a su vez interrelacionados:

El **Pacto Asturiano por la Movilidad**, donde se dan las pautas para lograr un acuerdo de coordinación entre Administraciones (central, autonómica y local) titulares de diferentes infraestructuras y servicios de transporte, y un pacto con la ciudadanía para lograr un nuevo modelo de movilidad más sostenible, menos apoyado en el vehículo privado, más eficiente energéticamente, más seguro y con un mayor aprovechamiento de los recursos.

El **Proyecto de Ley de Transportes y Movilidad**, en el que se fijan las pautas para la ordenación de los transportes terrestres de competencia autonómica, así como los criterios generales de la movilidad de viajeros y mercancías.

CANARIAS

Canarias dispone de planificación regional e insular de carreteras para apoyar el desarrollo de la estructura de transporte y mejorar las conectividades:

- El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes, con el objetivo de garantizar las comunicaciones dentro del fragmentado territorio de la Comunidad Autónoma al objeto de cohesionar económica y socialmente el archipiélago. Es un programa del Gobierno de Canarias.
- Instrumentos de planificación territorial: el Plan Insular de Ordenación y Planes Territoriales Especiales por islas, disponiendo esta planificación de la correspondiente tramitación ambiental.

Los planes insulares contemplan todas las infraestructuras en materia de transportes, por lo tanto incluyen redes transeuropeas, como las redes de conexión a las redes transeuropeas, aunque en los planes específicamente no se haga alusión a la red RTE-T. Así por ejemplo, se incluye en el Plan Insular de Gran Canaria el aeropuerto de Gran Canaria pero no se indica la pertenencia a la RTE- T.

La situación de los Planes Insulares es la siguiente:

Tenerife: Aprobado definitivamente según [Decreto 56/2011](#), de 4 de marzo, BOC nº 58 de 21 de marzo de 2011

La Palma: Aprobado definitivamente según [Decreto 71/2011](#), de 11 de marzo, BOC nº 67 de 1 de abril de 2011

La Gomera: Aprobado definitivamente según [Decreto 97/2011](#), de 27 de abril, BOC nº 104 de 26 de mayo de 2011

El Hierro: Aprobado definitivamente según [Decreto 307/2011](#), de 27 de octubre, BOC nº 226 de 16 de noviembre de 2011

Gran Canaria: El vigente Plan Insular de Gran Canaria entró en vigor en junio de 2004 y, por lo tanto, no dispone de evaluación ambiental estratégica. Sin embargo está en marcha la adaptación del mismo a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo.

Se ha sometido el mismo al procedimiento de información pública y consultas sectoriales según consta en el anuncio publicado en el [BOC nº 205, de 18 de octubre de 2010](#)

Asimismo, en esta isla existen dos planes territoriales especiales de infraestructura viaria con aprobación condicionada de la Memoria Ambiental, denominados Nuevo Acceso a Telde desde la GC-3 y su

prolongación hacia el Sur; y Corredor Litoral, Variante GC-1 – Circunvalación Parque Aeroportuario-Accesos al Aeropuerto. [BOC nº 60, de 23 de marzo de 2011](#)

Fuerteventura: El vigente Plan Insular de Fuerteventura entró en vigor en agosto de 2001 y, por lo tanto, no dispone de evaluación ambiental estratégica. Está en marcha la Revisión Parcial del mismo como adaptación a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo y al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del territorio y Espacios Naturales de Canarias.

Se ha sometido el mismo al procedimiento de información pública y consultas sectoriales según consta en el anuncio publicado en el [BOC nº 139, de 17 de junio de 2012](#)

Lanzarote: El vigente Plan Insular de Lanzarote entró en vigor en enero de 1991 y, por lo tanto, no dispone de evaluación ambiental estratégica. Está en marcha la Revisión del mismo como adaptación a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo y al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias.

Se ha sometido el mismo al procedimiento de información pública y consultas sectoriales según consta en el anuncio publicado en el [BOC nº 112, de 9 de junio de 2010](#)

Además, existen obras, tanto en el Convenio de Colaboración de Carreteras con el Estado o en la planificación territorial, que para mejorar la conectividad de las redes globales y básica de la RTE-T.

CASTILLA Y LEÓN

Estrategia logística regional: [“Red CyLog”](#) de infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y la logística de Castilla y León 2006-2015 (Decreto 16/2007, de 26 de febrero). Red integrada de 15 polígonos logísticos y de transporte públicos, situados en los principales corredores de la Castilla y León (**eje Transeuropeo E-80**, Ruta de la plata, corredor del Duero y el eje Madrid-La Coruña). Integrada en la PITVI del Estado, dando continuidad al mismo.

Sistema de gestión sostenible del transporte rural: *“Transporte a la Demanda”*: Ley 16/1987, de 20 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Sistema de gestión del transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, cuya prestación depende de solicitud previa, dirigido a satisfacer las necesidades de movilidad en zonas de poca densidad de población y/o dispersa. Cubre las necesidades sanitarias, comerciales, aprovisionamiento, formativas, administrativas, laborales...

CASTILLA-LA MANCHA

Actualmente se está redactando el III Plan Regional de Carreteras cuyos aspectos más relevantes serían:

- Integración dentro de una estrategia de transporte sostenible considerando el marco territorial preexistente.
- Analizar y utilizar las potencialidades de la Red del Estado, y de forma particular la RET-T, como elemento fundamental de la estrategia territorial mejorando la movilidad mediante la conexión de los núcleos de población con esta Red.
- Sostenibilidad medioambiental planteando una Evaluación Estratégica Ambiental de acuerdo con la Ley 4/2007 de 8 de marzo de Evaluación Ambiental en Castilla-La Mancha. La consideración del Medio Ambiente como un elemento prioritario en la evaluación de las propuestas.
- Garantizar la cobertura regional mediante el acondicionamiento de la Red Básica, y la mejora, con la seguridad vial como elemento fundamental a conseguir de la Red Comarcal y Local.
- La eficiencia y la rentabilidad en las inversiones mediante la optimización de los recursos y un análisis coste-beneficios como nuevo modelo de desarrollo viario.
- Analizar la capacidad de gestión de los Servicios Técnicos de la Dirección General de Carreteras estableciendo las medidas oportunas que tiendan a realizarla de una forma más eficaz, inteligente y

dinámica. La estrategia planificadora sirve de base para la gestión posterior, tanto técnica como económica, orientando el proceso de gestión.

No existe en la actualidad un plan director en vigor, por lo que no es posible cumplir con las exigencias que impone el nuevo sistema de condiciones ex ante. Ahora bien, dado el **incumplimiento de la incondicionalidad** por la inexistencia de planes, y aunque la ordenación del transporte no parece que sea una línea prioritaria europea para el próximo periodo 2014-2020, se proponen las siguientes medidas con el horizonte puesto en el 2016:

- Elaboración de un plan parcial de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla-La Mancha

En coherencia con las prioridades de inversión FEDER, de mejorar la movilidad regional mediante la interconexión de las distintas zonas del territorio, el plan debe contemplar medidas que fomenten el transporte público de manera que se alcance una mayor vertebración de la región.

Este objetivo se debería completar con el de implantación universal de sistemas de control y de gestión de concesiones, dentro de los llamados sistemas de transporte inteligentes (ITS). Particularidades como la dispersión poblacional que caracteriza la región justifican la disposición de elementos que permitan la localización de los vehículos y la interrelación vehículo-usuario que mejoren la efectividad de los transportes.

CATALUÑA

El [Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 \(PITC\)](#), aprobado definitivamente por el Govern de la Generalitat de Catalunya el 25 de julio de 2006, mediante el Decreto 310/2006, publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya el 27 de julio de 2006, constituye el instrumento que ha de permitir el desarrollo coordinado de la red completa de infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas de Catalunya. En este sentido el PITC define de forma integrada esta red, con el objetivo principal de desarrollar un sistema de transporte organizado en red multimodal, seguro y sostenible, ambientalmente responsable, socialmente equilibrado y económicamente viable, que debe mejorar la accesibilidad territorial reduciendo los costes sociales y ambientales del transporte.

El PITC tiene en cuenta la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y contribuye a su desarrollo y a la mejora de su conectividad.

Asimismo **el planeamiento territorial** vigente en Catalunya, aprobado por el Govern entre los años 2006 y 2010, en cada uno de los siete ámbitos parciales en que se ha dividido a este efecto el territorio catalán, ha recogido y concretado, en materia de transporte, las determinaciones del PITC. Estos planes territoriales parciales definen de manera coordinada las estrategias para los sistemas de espacios abiertos, de asentamientos y de infraestructuras de movilidad.

COMUNIDAD VALENCIANA

El Decreto 1/2011, de 13 de Enero, del Consell, aprueba la **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana**, elaborada conforme a la Ley 9/2006 de 28 de abril sobre la evaluación de los efectos de determinados planes y programas, por lo que cuenta con evaluación ambiental estratégica habiéndose incorporado los resultados a su Memoria Ambiental .

La Estrategia Territorial establece, entre otros, los *siguientes* **objetivos relacionados con estos criterios de cumplimiento**:

Objetivo 16: Convertir a la Comunidad Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo.

Objetivo 18: Mejorar las conectividades externa e interna del territorio.

Objetivo 19: Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

Objetivo 20: Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio.

En la Estrategia Territorial se indican una serie de actuaciones, en los siguientes apartados:

16.5. Apoyo al transporte de mercancías por carretera

18.4. Red de carreteras de vertebración externa

18.5. Red de carreteras de conectividad interna

18.8. Centro de Gestión y Seguridad Vial

19.2. Un esquema de transporte público para la provincia de Castellón

19.3. Un esquema de transporte público para la región urbana de Valencia

19.4. Esquema propuesta de transporte público para la provincia de Alicante y la región urbana de Alicante-Elx.

19.5. Esquema de transporte público de las comarcas centrales.

EXTREMADURA

La Comunidad Autónoma de Extremadura tiene aprobado un PLAN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE EXTREMADURA (2008 – 2015) (aprobado por el Consejo de Gobierno el 04 de junio de 2010), sometido al procedimiento de EAE.

DOE 15 de junio de 2010. <http://doe.gobex.es/pdfs/doe/2010/1350o/10061720.pdf>

Además, el Gobierno de Extremadura y el Ministerio de Fomento han puesto en marcha el [*Plan de Optimización y Mejora del Transporte Ferroviario en Extremadura*](#).

MADRID

Conectividad de la Red de carreteras de la Comunidad de Madrid con la Red Transeuropea de Transporte: las carreteras integrantes de la Red Transeuropea de Transporte son de competencia estatal, si bien su configuración se encuentra mallada a través de las carreteras titularidad de la Comunidad de Madrid, para cuyo desarrollo se ha desarrollado una estrategia basada en los siguientes criterios:

- La red autonómica funciona de manera **complementaria** a la Red del Estado, conformando con ella un nuevo esquema básico de Red de Carreteras de Altas Prestaciones, como base de la futura definición de actuaciones coordinadas.
- La red autonómica **completa** la accesibilidad a todo el territorio de la Comunidad facilitando la movilidad metropolitana y regional más allá de la establecida por la Red del Estado dentro de la cual se encuentra la Red Transeuropea.
- La **seguridad vial** ha sido y debe seguir siendo el pilar fundamental de las actuaciones de la Comunidad de Madrid en su red de carreteras. Los accidentes de tráfico tienen una gran repercusión social y no es aceptable el asumirlo como algo que no se puede evitar. Este desafío lo debe asumir la Comunidad de Madrid, haciéndose eco de la petición ciudadana y de las Directrices de la Unión Europea.

En cuanto al sistema logístico basado en la carretera, la Comunidad de Madrid está promoviendo varias actuaciones. Cabe citar las actuaciones correspondientes a la zona logística de Móstoles, con extensión de 1,3 millones de m², la zona logística de Villarejo de Salvanés, con un total aproximado de 1,9 millones de m², y finalmente la zona logística e industrial de Arganda, con una extensión aproximada de 2,5 millones de m². Estas actuaciones gravitan sobre las actuales carreteras radiales de Madrid pertenecientes a la Red Transeuropea de Madrid, produciéndose las comunicaciones transversales mediante la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. El Plan de infraestructuras de la Comunidad de Madrid considera nuevas actuaciones y en él se propugna que la intermodalidad se desarrolle básicamente a través de la Plataforma Logística Intermodal.

Las actuaciones concretas propugnadas son:

- Zona Logística Carretera-Ferrocarril.
- Zona logística Carretera-Aérea.
- Zonas Logísticas en carreteras. En el corredor articulado por la M-50, los centros logísticos considerados se localizan en:
 - Norte de Villaviciosa de Odón sobre la M-50: conectividad transversal a través de la M-506, M-511 y M-501 de la red principal de la Comunidad de Madrid.
 - Norte de Fuenlabrada, sobre la M-50 y R-5: conectividad transversal a través de la M-407, M-409 y M-506 de la red principal de la Comunidad de Madrid.
 - Sur de Torrejón de Ardoz, sobre la M-50: conectividad transversal a través de la M-45, M-206, M-203 y M-300 de la red principal de la Comunidad de Madrid.
 - Este de San Sebastián de los Reyes, sobre la M-50 y R-2: conectividad transversal a través de la M-100 y futura RM-1 de la red principal de la Comunidad de Madrid.
- En el corredor a desarrollar a partir de la futura duplicación de la M-600-M-400 y del denominado Nuevo Eje de Sureste previsto por el Proyecto del Plan de Carreteras 2013-2020 de la Comunidad de Madrid, se consideran otras actuaciones logísticas que se enumeran a continuación y entre las que se potencia la conectividad transversal a través de las carreteras de la red principal de la Comunidad Madrid que se señalan en cada caso:
 - Humanes-Moratalaz: M-410, M-407, M-406.
 - Torrejón de Velasco-Pinto: M-406, M-506.
 - Valdemoro-San Martín de la Vega: M-423, M-506.
 - Perales-Arganda: M-506, M-301.
 - Torres de la Alameda: M-300.

De acuerdo con este análisis, la mejora de la conectividad como objetivo a plantear sobre la red de carreteras de la Comunidad de Madrid debe tener en cuenta la creación y/o potenciación de nuevos ejes que favorezcan las relaciones transversales dentro de la propia Comunidad con la red radio y/o concéntrica de Interés General del Estado y Transeuropea. Además de la creación de nuevos ejes transversales reequilibradores de la población y de la localización de la actividad y el empleo, se debe actuar en la red existente de acuerdo con los siguientes **objetivos**:

- Adecuación funcional de la red de carreteras al incremento de la movilidad.
- Mejora de la seguridad vial en la red de carreteras, actuando no solo en los Tramos de Concentración de Accidentes ya existentes, si no actuando también con carácter preventivo en todos aquellos tramos de la red de carreteras con peligrosidad potencial: ramos urbanos y travesías, accesos a la red, intersecciones y enlaces, vías de uso ciclista y peatonal, etc.
- Gestión adecuada de los recursos destinados a la conservación y gestión de explotación de la red de carreteras.
- Mantenimiento de las nuevas fórmulas de inversión extrapresupuestaria que permitan adelantar actuaciones de nuevas carreteras y ampliaciones de capacidad de la red existente, con repercusión diferida en los presupuestos de la Comunidad.

Programas de actuación y propuestas más relevantes:

M-61 y RM-1

La propuesta **M-61** tramo de cierre definitivo de la M-50 por el norte del Área Metropolitana entre la A-6, M-607 y A-1, con una solución compatible ambientalmente con el paso por el Monte de El Pardo; la construcción de la RM-1, como alternativa desde El Molar hasta la R-2 al progresivo incremento de la congestión en la autovía A-1.

Programa Nuevo eje del Sureste

Creación de un nuevo cinturón regional, con características de eje distribuidor de tráfico, en el entorno de un área metropolitana ampliada. Esta vía de circunvalación haría funciones de distribución del tráfico

regional, ya que el de largo recorrido seguiría asignado a la M-50, y tendría características variables según tramos:

- En su primer tramo esta nueva circunvalación regional se apoyaría en la actual **M-410** cuya duplicación está contemplada en su propio proyecto y obra y conectaría finalmente la autovía A-5 con la A-4 entre el enlace de la M-413 con la autovía de Extremadura y la M-506 en Valdemoro. La continuidad del nuevo eje en este tramo la garantizaría la propia A-5.
- El segundo tramo se apoyaría en la actual autovía M-506 a san Martín de la vega para continuar por esta carretera duplicándose hasta la A-3 en Arganda del Rey.
- A partir de este enlace con la A-3 y la R-3, el nuevo eje tendría un trazado apoyado en la **M-300** hasta Alcalá de Henares, con un ramal por la **M-206** hasta la M-203 y conexión con la A-2 en Alcalá de Henares.
- Desde este punto está previsto duplicar la **M-100** entre la A-2 y la R-2 como parte de la ampliación de capacidad de este tramo, propuesta que debe continuar duplicando la M-100 entre la R-2 y la A-1 enlazando finalmente con la R-1 y A-1, dándose continuidad al nuevo cinturón regional donde finalizaría su recorrido.

Se trata por tanto de una propuesta no homogénea desde el punto de vista de sus características territoriales y físicas, pero que apoyándose en carreteras existentes serviría para formalizar un gran eje viario distribuidor del tráfico regional, complementario a las actuales circunvalaciones y que facilitaría el acceso a/desde el exterior de la corona metropolitana ampliada.

Programa Ejes Regionales del Oeste, Sur y Este

De manera complementaria, se plantean dos ejes regionales que apoyaran los desarrollos actuales del sur de la Comunidad y los desarrollos en su zona Este:

- El **Eje Regional del Oeste** se apoyaría en la actual **M-600** aprovechando sus posibilidades de duplicación, o acondicionamiento entre AP-6 y San Lorenzo de El Escorial, de duplicación entre Valdemorillo y la **M-503**, entre Brunete y Navalcarnero y la construcción de variantes como en Villanueva de la Cañada o Brunete.
- El **Eje Regional del Sur** se apoyaría en la proyectada autovía **M-404** prolongando su recorrido hacia el Oeste en el tramo Griñón-A-5 en Navalcarnero, formalizando así un eje de refuerzo viario en la zona más al sur de la Comunidad.
Este Eje regional Sur uniría la A-5, A-42 y A-4, formado parte de la denominada **Redsur** que establece una nueva accesibilidad en la Comunidad de Madrid de la que forman parte las carreteras **M-419**, **M-407**, **M-410** y la mencionada **M-404**.

NAVARRA

El conjunto espacial Navarra está en los **eurocorredor atlántico** y en la conexión prevista con el eurocorredor mediterráneo. De hecho algunas de las infraestructuras existentes o previstas están físicamente en territorio navarro.

Ejes prioritarios de las RET-T: Eurocorredor Atlántico:

- Ruta europea E -90 - Nacional I - N113 y N-121.
- TAP – Madrid - Y vasca – Paris
- Conexión al cable datos
- Conexión eléctrica NA-FR
- Gasoducto
- Oleoducto
- Agua. Almacenamiento y transporte. Canal de Navarra

Eje secundario: Atlántico - Mediterráneo

- Eje transversal TAP - Y Vasca - Valencia que une los eurocorredores prioritarios atlántico y de la costa mediterránea.
- N -232

Por su parte, la ordenación territorial en Navarra se articula con un sistema de instrumentos de ordenación definido en la Ley Foral 35/2002 de Ordenación del Territorio y Urbanismo (LFOTU):

- **ESTRATEGIA TERRITORIAL DE NAVARRA.** Aprobada en el Parlamento de Navarra. 2005. Aporta el marco estratégico de ordenación según los criterios de la estrategia Territorial Europea y las estrategias de desarrollo sostenible.
- **PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE NAVARRA.** Aprobado 2011. Con Declaración de Incidencia Ambiental Favorable. Los POT aportan cobertura espacial y de planificación tanto a los eurocorredores como actuaciones previstas en materia de infraestructura. Además tienen la correspondiente **Declaración de Incidencia Ambiental**.
 - [RESOLUCIÓN 616/2011](#), POT1 - Pirineo
 - [RESOLUCIÓN 617/2011](#), POT 2 - Navarra Atlántica.
 - [RESOLUCIÓN 618/2011](#), POT 3 - Área Central.
 - [RESOLUCIÓN 619/2011](#), POT 4 - Zonas Medias.
 - [RESOLUCIÓN 620/2011](#), POT 5 - Eje del Ebro.
- **III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS 2010-2018.**
 - [RESOLUCIÓN 607/2010](#), de 8 de abril, del Director General de Medio Ambiente y Agua.
http://www.cfnavarra.es/webggn/sou/instituc/da/departamento/pdf2011/III_PDC.pdf

LA RIOJA

El [Plan Regional de Carreteras de La Rioja](#) es el marco normativo y presupuestario que define y programa las actuaciones necesarias en la red de carreteras autonómica para alcanzar un desarrollo social y económico equilibrado en La Rioja. Dicho Plan ha sido actualizado mediante Ley 4/2010, y en él se relacionan las actuaciones y obras necesarias para la modernización de la Red de Carreteras de La Rioja durante el **periodo 2010 – 2021**.

El **Plan** tiene como objetivo profundizar en la mejora de las carreteras de la red de titularidad autonómica aportando soluciones a las nuevas necesidades de los ciudadanos en términos de movilidad.

El **Plan** fue sometido al trámite de evaluación ambiental estratégica en aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medioambiente, norma que regula la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en su transposición al ordenamiento jurídico español, habiéndose aprobado la memoria ambiental de manera previa al trámite parlamentario.

<http://www.larioja.org/npRioja/default/defaultpage.jsp?idtab=500955&IdDoc=490337>

PAIS VASCO

Las prioridades de inversión que establecen los fondos en esta materia se centran en el apoyo a un espacio europeo de transporte multimodal mediante la inversión en la red transeuropea de transporte, la mejora de la movilidad regional mediante la conexión de nudos secundarios y terciarios a las infraestructuras y el desarrollo de sistemas de transportes respetuosos con el medio ambiente y con poca emisión de carbono.

En este sentido la CAV viene redactando los **Planes generales de Carreteras**, estando vigente el correspondiente al **periodo 2005-2016**. En lo que se refiere a la planificación de infraestructuras, debe indicarse que, si bien el Gobierno Vasco es responsable de la elaboración y aprobación del Plan General de Carreteras, que coordina la planificación local, corresponde a las Diputaciones Forales el desarrollo del Plan, es decir, construcción, gestión y explotación de las carreteras.

No obstante y dentro de los objetivos de inversión encajan las labores para la planificación de infraestructuras, entre las que se encuentran la elaboración de un Modelo de Transportes Multimodal. Es una firme apuesta de Gobierno Vasco, potenciar el sistema de transporte de mercancías, entre otras cosas, mediante la implantación de centros logísticos intermodales que hagan incrementar la funcionalidad del Sistema a partir de la interconectividad.

Así, ligado al desarrollo de la Alta velocidad ferroviaria, el Gobierno Vasco ha llevado a cabo diferentes estudios de ubicación, tanto desde el punto de vista la intermodalidad como de su integración territorial, con el fin de determinar la mejor ubicación para establecer una red de plataformas logísticas.

Igualmente, el Gobierno Vasco está impulsando políticas europeas de cooperación interregional con el objetivo de generar una red transeuropea de plataformas logísticas que cubra el Arco Atlántico. Ello se materializa en el proyecto CFAEFFIPLAT. Este proyecto, liderado por Gobierno Vasco, integra a Comunidad autónomas y regiones del Arco Atlántico (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, Aquitania, Bretaña, Región Do Centro), Puerto de Pasajes, ADIF, Asociación de Exportadores del Sur de Irlanda, etc. Su objetivo es la creación de una red para la promoción y desarrollo de un Corredor Atlántico de Mercancías Sostenible. Dotado de un presupuesto de un presupuesto de 1,3 millones de euros, se enmarca en la prioridad Interreg 3.1 de mejora de la accesibilidad y conexiones internas. Financiado al 65%, tiene una duración prevista de 27 meses, extendiéndose hasta abril de 2014.

Todo ello, con el objetivo de que Euskadi se convierta en nodo logístico para el transporte internacional de mercancías, integrado por los puertos de Bilbao (Variante Sur ferroviaria) Pasaia y una red de plataformas logísticas basada en tres ubicaciones (Júndiz-Foronda, Arasur y Lezo-Gaintxurizketa) que cubren los ejes norte -sur y este- oeste, a la vez que aportan una solución intermodal (marítimo, ferroviario, viario, aéreo) al sistema de transporte, dentro de una perspectiva europea.

Por su parte, el 19 de noviembre de 2002 el Consejo de Gobierno aprobó el **Plan Director de Transporte Sostenible** que establece los objetivos estrategias y actuaciones a llevar a cabo en materia de transportes en un escenario temporal de diez años. El plan concreta 5 objetivos y 16 estrategias que se desarrollan en líneas de actuación y acciones temporalizadas. El objetivo V de este Plan contempla las estrategias y actuaciones a realizar para la consecución de un transporte sostenible.

El Departamento competente en transportes y obras públicas ha iniciado los trabajos colaborando con las administraciones locales competentes y agentes y usuarios implicados, para la redacción de un documento de planificación, todavía con carácter de borrador, con el objetivo de definir una red de infraestructuras ciclistas de carácter interurbano en el ámbito de la CAV, así como avanzar en la programación de estrategias complementarias, con el objetivo de conseguir un aumento de la cuota de participación del uso de la bicicleta en detrimento del uso del coche.

http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/segundo_plan_gral_carreteras/es_pgc2/pgc.html

G.2. CONDICIÓN EX ANTE 7.2

Objetivo Temático	<i>7. Promover el transporte sostenible y eliminar los estrangulamientos en las infraestructuras de red fundamentales</i>
Prioridad de inversión FEDER	<p><i>7.a) apoyo a un espacio único europeo de transporte multimodal mediante la inversión en la red transeuropea de transporte (RTE-T);</i></p> <p><i>7.b) mejora de la movilidad regional mediante la conexión de nudos secundarios y terciarios a las infraestructuras RTE-T</i></p> <p><i>7.d) desarrollo de unos sistemas ferroviarios completos, de alta calidad e interoperables;</i></p>

Condición ex ante (Anexo XI)	7.2. Ferrocarril: Existencia dentro de uno o varios planes o marcos globales de transporte de una sección explícita sobre el desarrollo del ferrocarril de conformidad con la configuración institucional del Estado miembro, (incluido el transporte público a nivel regional y local) que apoye el desarrollo de la estructura y mejore la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T. Las inversiones cubren los activos muebles, la interoperabilidad y el desarrollo de capacidad.
Criterios de cumplimiento (Anexo XI)	<ul style="list-style-type: none"> – Existencia de una sección sobre el desarrollo ferroviario dentro de uno o varios planes o marcos de transporte antes señalados que cumplan los requisitos jurídicos de la evaluación medioambiental estratégica y establezcan un programa de proyectos realista y maduro (con un calendario y un marco presupuestario); – Medidas para garantizar la capacidad de los organismos intermedios y de los beneficiarios para ejecutar el programa de proyectos.

G.2.1. Órganos competentes

La totalidad de la red transeuropea de ferrocarril forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), la cual se compone tanto por tramos de red convencional como de alta velocidad. Y, recíprocamente, todos los ejes principales de la red estatal española, en ancho tanto UIC como Ibérico, pertenecen a la RTE-T. El resto son líneas de carácter complementario que sirven para dar conectividad con las principales a la mayor parte del territorio.

Por tanto, el organismo competente para emitir el informe de cumplimiento de la condición ex ante 7.2 relativa al objetivo temático 7 es la Administración General del Estado (Ministerio de Fomento).

G.2.2. Ministerio de Fomento

Condición ex ante (Anexo XI)	7.2. Ferrocarril: Existencia dentro de uno o varios planes o marcos globales de transporte de una sección explícita sobre el desarrollo del ferrocarril de conformidad con la configuración institucional del Estado miembro, (incluido el transporte público a nivel regional y local) que apoye el desarrollo de la estructura y mejore la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T. Las inversiones cubren los activos muebles, la interoperabilidad y el desarrollo de capacidad.
---	--

Los documentos de planificación estratégica en las materias de la competencia del Ministerio de Fomento tienen en cuenta la totalidad de los modos de transporte, por lo que el cumplimiento de las condiciones ex ante queda probado de forma global.

Por lo anterior, resulta válido para esta condición 7.2 lo expuesto con respecto a la condición 7.1.

La Comisión ha demandado algunas aclaraciones respecto de cada uno de los criterios considerados. Aunque la expresión es algo distinta, los comentarios son esencialmente los mismos para los sectores de carretera y ferrocarril. Se reiteran, por tanto, los argumentos ya aportados para el sector de carreteras.

No se entiende el comentario de la Comisión, dado que parece un tanto contradictorio. Un plan comprensivo y global del sistema de transporte no tendría por qué contar en principio con una sección o subprograma concreto del mismo destinado a describir las actuaciones candidatas a obtener ayudas financieras de fondos FEDER o de Cohesión (estos, por otra parte, ya no aplicables en España), cuya ausencia parece ser el motivo de considerar el PITVI como incompleto.

El Ministerio de Fomento entiende que la relación es la inversa, es decir, que la misión del Plan es diseñar el estado futuro del sistema y las necesidades de inversión que para su desarrollo se precisen y, que en el marco de esta planificación completa las actuaciones que pueda ser adecuado financiar con ayudas de fondos comunitarios se determinarán teniendo en cuenta tanto su contribución a los objetivos y criterios de actuación en el ámbito europeo como su oportunidad y nivel de madurez para su implantación en el marco temporal correspondiente.

El proceso de SEA está ciertamente en curso, todavía no finalizado. Merece indicarse que en los últimos meses se han realizado avances significativos en el mismo, que permiten estimar con bastante precisión su calendario de culminación. A lo largo del mes de septiembre el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente culminó la elaboración del llamado “Documento de Referencia” o guía de condiciones a que debe ajustarse la evaluación ambiental. Una vez establecido este documento, las fases esenciales de la evaluación, incluyendo los procesos de participación pública e institucional, y de consultas con los Estados vecinos, pueden ya ponerse en marcha en plazos muy breves, completando la evaluación para los inicios del próximo año 2014.

La consideración de que la contribución a la Red Europea no se explica de forma completa y debe por tanto revisarse significa cuando menos una sorpresa para el equipo responsable del Plan, que es el mismo equipo responsable, en el marco de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, del seguimiento y participación española en el proceso de elaboración del nuevo Reglamento de Orientaciones de la TEN-T. Ambos procesos se han desarrollado en buena parte de forma simultánea y paralela, y los principios y objetivos de definición de la TEN-T han sido, desde su mismo origen, una fuente esencial del marco estratégico de planificación adoptado por el PITVI. Entre ellos, sin ser exhaustivo, se pueden destacar cuestiones como:

- La priorización del desarrollo de las **conexiones internacionales** que forman parte de los principales **corredores europeos TEN-T**
- El esfuerzo en la adecuación de las infraestructuras y servicios de **transporte de mercancías**,
- La integración de **los nodos** principales del sistema
- La contribución a la **eficiencia global** del sistema de transporte en su conjunto, basada en particular en la mejora y mayor **integración de los servicios**.
- El desarrollo y despliegue de la innovación, particularmente de los **Sistemas Inteligentes de Transporte**, en todos los modos.
- La mejora de las implicaciones medioambientales del transporte.

Es enormemente significativo al respecto que las imágenes de evolución del sistema de infraestructuras a medio y largo plazo coincidan con la posición española sobre la planificación de la red TEN-T, teniendo como más alta prioridad de ejecución las actuaciones en los corredores y, en general, en el nivel core de dicha red.

Por otra parte, el **compromiso de la planificación nacional española** con el desarrollo de la red TEN-T queda claramente de manifiesto analizando las prioridades de **actuación inversora en los periodos recientes**: en la última década, más del 50% de la inversión total realizada se ha dirigido a **proyectos integrados en la TEN-T**, de los que un 80% o más se ha dedicado a los “Proyectos Prioritarios” de la red, notablemente en el sector ferroviario.

El Plan marco estratégico, PITVI, como instrumento de largo plazo, supera en su alcance el periodo de programación 2014-2020. Por otra parte, en España la programación más concreta de actuaciones se realiza con un horizonte de 4 años, en el marco del proceso de elaboración anual de los PGE. La posibilidad de concreción en mayor plazo es cada vez más incierta, y especialmente en un tiempo como el actual de continuidad en las incertidumbres sobre disponibilidad de adecuados flujos de recursos financieros públicos y privados.

No obstante, aún en los escenarios macroeconómicos más desfavorables se ha estimado que por el Ministerio de Fomento se puede mantener en el periodo un nivel inversor estable cercano a los 10.000 M€ anuales, de los cuales, hasta más de la mitad se seguirá aplicando a las prioridades de desarrollo de corredores y ejes del **nivel core de la red TEN-T**, a las conexiones a la misma y al desarrollo de sus puntos nodales.

Por ello, en su caso, **previa aprobación** por los órganos superiores del Ministerio, es posible, **con carácter tentativo**, definir una cartera de proyectos, con una envolvente financiera global muy superior a las previsiones razonables de acceso a recursos FEDER para financiación de actuaciones de infraestructuras.

Las medidas que aseguran la capacidad de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) para llevar a cabo las actuaciones planificadas en ferrocarriles están completamente implementadas tanto desde el punto de vista de beneficiario, en lo que a la ejecución de las infraestructuras se refiere, como de organismo intermedio, en lo que al marco de la gestión y control de fondos europeos se refiere. Las funciones de gestión y seguimiento del órgano intermedio recaen en la Dirección General Financiera y Corporativa y las de control en La Dirección de Auditoría Interna. El órgano ejecutor (beneficiario) está formado por el resto de Direcciones Generales, por lo que no existe ninguna relación de dependencia funcional.

Cabe recordar que ya en los reglamentos correspondientes al Marco de Apoyo Comunitario 2007-2013 se establecían unas condiciones muy estrictas sobre los sistemas de gestión y control de fondos europeos en su ámbito de aplicación. Se establecía incluso la exigencia de ser auditados, sin permitirse recibir fondos europeos en tanto en cuanto dichos sistemas de control no fueran aprobados por la Autoridad de Control, la IGAE en este caso.

En el caso concreto de ADIF, con independencia de los sistemas generales ya existentes en la Administración General del Estado, organismos de control, y cumplimiento de normativa, todos ellos necesarios con el objetivo del buen funcionamiento y cumplimiento de las competencias inversoras, se desarrollaron tres sistemas nuevos, dos de ellos de ADIF y otro de la Autoridad de Gestión. Concretamente son:

1. Un Manual de Procedimientos en el que se recoge la casuística de situaciones inherentes a la gestión y control de fondos europeos y formas de actuación.

El Manual se desarrolla en los siguientes Procedimientos que están relacionados con la gestión y control de los fondos europeos, y da respuesta a muchas de las cuestiones que plantea la Comisión como condicionalidad ex ante:

Dirección General Financiera y Corporativa:

- Plan de Comunicación de actuaciones cofinanciadas por Fondos Europeos.
- Procedimiento de solicitud de confirmación de ayudas para Grandes Proyectos cofinanciados.
- Procedimiento de certificación de gastos y solicitud de reembolso de proyectos cofinanciados.
- Procedimiento de certificación de gastos de expropiaciones en proyectos cofinanciados.

Dirección de Auditoría Interna:

- Procedimiento de control y verificación de Fondos Europeos.
- Procedimiento de Riesgos Sistemáticos

Así, por ejemplo, si existieran dificultades en las licitaciones de los contratos de las infraestructuras, estas no afectarían en absoluto a las actuaciones cofinanciadas, ya que, tal y como se recoge en el Manual de Procedimientos de Gestión, Seguimiento y Control de Fondos Europeos, sobre selección de operaciones, las obras que se seleccionan para su cofinanciación deben ser obras ya adjudicadas, es decir, proyectos maduros. Por tanto, las dificultades en los procesos de licitación, que deberán ser resueltos por los centros competentes de conformidad con los instrumentos recogidos en la normativa de aplicación, no afectan a la absorción de fondos. Aún más, teniendo en cuenta que la previsión de fondos a asignar para infraestructuras en el periodo 2014-2020 va a ser muy reducida, estas cuestiones afectarán mínimamente a la ejecución de los fondos asignados.

Asimismo, el Manual de Procedimientos está a disposición de todo el personal que trabaja en la gestión, seguimiento y control de los fondos europeos, sin perjuicio de su asistencia a los correspondientes cursos de formación.

Conviene resaltar que el Manual de Procedimiento es dinámico, y, por tanto, tan pronto se detectan debilidades en el sistema, por mínimas que sean, se implementan las medidas que permitan solventarlo.

Lógicamente, cuando los reglamentos del Marco 2014-2020 estén definitivamente aprobados, los instrumentos de gestión ya implementados tendrán que adaptarse a la nueva normativa, si bien la base puede considerarse como ampliamente consolidada.

Se adjunta el Manual y Procedimientos que lo desarrollan como documentación complementaria.

2. Aplicación informática elaborada por ADIF para el MAC 2007-2013 denominada Registro de Fondos Europeos (RFE)

La aplicación RFE ha sido desarrollada con un doble objetivo. Por un lado, aportar un sistema que facilite la gestión y el control de las operaciones cofinanciadas con fondos europeos, consiguiendo de esta forma el seguimiento efectivo en todas las fases de control administrativo y económico. Por otro lado, se ha incorporado a la gestión de fondos europeos la tramitación electrónica mediante una pasarela de intercambio de archivos con la aplicación Fondos 2007 perteneciente a la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Se ha implementado también la firma electrónica de las solicitudes de reembolso transmitidas a través de la aplicación intermedia de portafirmas electrónico Docelweb, avanzando en el camino hacia una administración sin papeles. Asimismo, la aplicación contiene todos los datos relativos a las operaciones cofinanciadas facilitando el seguimiento y control a través de la emisión de una serie de listados acorde a las necesidades de los usuarios (datos generales de los programas operativos, datos de las operaciones, pagos elegibles, verificaciones y controles realizados, grado de ejecución económica, etc). El personal asignado a la gestión, seguimiento y control de fondos europeos de este Organismo Intermedio conoce y usa la aplicación de forma sistemática y para ello cuenta con un Manual de Usuario (se adjunta como documentación complementaria) en el que se describe el proceso de incorporación de datos, importación de pagos, generación de listados y solicitudes de reembolso, etc.. que facilita la utilización de la aplicación por parte del usuario.

3. Aplicación informática elaborada por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, para el MAC 2007-2013 denominada Fondos 2007

Fondos 2007, permite la comunicación, gestión telemática y seguimiento con la Autoridad de Gestión.

G.3. CONDICIÓN EX ANTE 7.3

Objetivo Temático	<i>7. Promover el transporte sostenible y eliminar los estrangulamientos en las infraestructuras de red fundamentales</i>
Prioridad de inversión FEDER	<i>7.a) apoyo a un espacio único europeo de transporte multimodal mediante la inversión en la red transeuropea de transporte (RTE-T); 7.b) mejora de la movilidad regional mediante la conexión de nudos secundarios y terciarios a las infraestructuras RTE-T 7.d) desarrollo de unos sistemas ferroviarios completos, de alta calidad e interoperables;</i>
Condición ex ante (Anexo XI)	<i>7.3. Otros modos de transporte, incluida la infraestructura de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos: Existencia dentro de uno o varios planes o marcos globales de transporte de una sección explícita sobre la infraestructura de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos, que contribuya a mejorar la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T y fomente la movilidad regional y local sostenible.</i>
Criterios de cumplimiento (Anexo XI)	<i>– Existencia dentro de uno o varios planes o marcos de transporte de una sección sobre la infraestructura de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos, que:</i> <i>- cumpla los requisitos legales de evaluación ambiental estratégica;</i> <i>- cree un programa de proyectos realista y maduro (con un calendario y un</i>

	<p>marco presupuestario);</p> <p>– Medidas para garantizar la capacidad de los organismos intermedios y de los beneficiarios para ejecutar el programa de proyectos.</p>
--	--

G.3.1. Órganos competentes

Los principales puertos y aeropuertos de la red española, integrados en los organismos Puertos del Estado y AENA, dependen funcionalmente del Ministerio de Fomento, por lo que es este Departamento el encargado de suministrar la información relativa a esta condición ex ante.

G.3.2. Ministerio de Fomento

<p>Condición ex ante (Anexo XI)</p>	<p>7.3. Otros modos de transporte, incluida la infraestructura de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos: Existencia dentro de uno o varios planes o marcos globales de transporte de una sección explícita sobre la infraestructura de navegación interior y transporte marítimo, puertos, vínculos multimodales y aeropuertos, que contribuya a mejorar la conectividad a las redes global y básica de la RTE-T y fomente la movilidad regional y local sostenible.</p>
--	---

Los documentos de planificación estratégica en las materias de la competencia del Ministerio de Fomento tienen en cuenta la totalidad de los modos de transporte, por lo que el cumplimiento de las condiciones ex ante queda probado de forma global.

Por lo anterior, resulta válido para esta condición 7.3 lo expuesto con respecto a la condición 7.1. y 7.2.

G.4. CONDICIÓN EX ANTE 7.4

<p>Objetivo Temático</p>	<p>7. Promover el transporte sostenible y eliminar los estrangulamientos en las infraestructuras de red fundamentales</p>
<p>Prioridad de inversión FEDER</p>	<p>7.a) apoyo a un espacio único europeo de transporte multimodal mediante la inversión en la red transeuropea de transporte (RTE-T);</p> <p>7.b) mejora de la movilidad regional mediante la conexión de nudos secundarios y terciarios a las infraestructuras RTE-T</p> <p>7.d) desarrollo de unos sistemas ferroviarios completos, de alta calidad e interoperables;</p>
<p>Condición ex ante (Anexo XI)</p>	<p>7.4. Creación de sistemas inteligentes de distribución, almacenamiento y transmisión de energía: La existencia de planes globales de inversión en infraestructuras inteligentes de energía y de medidas reglamentarias que contribuyan a mejorar la eficiencia energética y la seguridad del suministro.</p>
<p>Criterios de cumplimiento (Anexo XI)</p>	<p>– Existen planes globales que describan las prioridades de infraestructura nacional de energía:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de conformidad con el artículo 22 de la Directiva 2009/72/CE y de la Directiva 2009/73/CE, si procede; - coherentes con los planes regionales pertinentes de inversión con arreglo al artículo 12 y con el plan de desarrollo de redes a diez años de la Unión, con arreglo al artículo 8, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) nº 714/2009 y del Reglamento (CE) nº 715/2009; y - compatibles con el artículo 3, apartado 4, del Reglamento (RTE-) relativo a las orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía. <p>– Estos planes contienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un programa de proyectos realista y maduro previsto para recibir apoyo del

	<p><i>FEDER;</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>medidas para alcanzar los objetivos de cohesión social y económica y de protección medioambiental, de conformidad con el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2009/72/CE, y el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2009/73/CE;</i>- <i>medidas para optimizar el uso de energía y fomentar la eficiencia energética, de conformidad con el artículo 3, apartado 11 de la Directiva 2009/72/CE, y el artículo 3, apartado 8 de la Directiva 2009/73/CE.</i>
--	---

G.4.1. Órganos competentes

Pendiente de recibir información del MINETUR.

ANEXO

SISTEMAS DE GESTIÓN IMPLEMENTADOS EN ADIF

Como complemento a lo anteriormente expuesto, se desarrolla a continuación un resumen de los aspectos fundamentales de la gestión y control de fondos europeos en ADIF según el siguiente esquema:

- Existencia de un Manual de Procedimientos. Auditorías y Contenido.
- Direcciones con funciones de Organismo Intermedio y Direcciones con funciones de Organismos Beneficiario.
- Medios materiales y humanos para la gestión de fondos.
- Selección de Operaciones.
- Verificaciones administrativas y sobre el terreno.
- Actuaciones en caso de detección de dificultades.

ADIF cuenta con un Manual de Procedimientos de Gestión y Control de las Ayudas Europeas elaborado al inicio del Marco 2007-2013. El Manual es un documento dinámico, es decir, es susceptible de actualizaciones y modificaciones a lo largo del desarrollo del Marco de financiación. Actualmente está vigente la tercera versión del manual, que se envió a la Dirección General de Fondos Comunitarios en noviembre de 2013. Para la redacción de dicho Manual, se ha seguido básicamente el esquema proporcionado por las “Directrices a los Organismos Intermedios para la gestión y control de la actuaciones cofinanciadas por el FEDER y el Fondo de Cohesión en España” de octubre de 2007, redactadas por la Dirección General de Fondos Comunitarios del actual Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Como ya se ha comentado, los Sistemas de Gestión y Control de ADIF han sido objeto de una Auditoría de evaluación en marzo y abril de 2010 a través de la IGAE como Autoridad de Auditoría como requisito previo a la primera declaración de gastos. El Objetivo de dicha auditoría era evaluar la conformidad de los sistemas de gestión y control con los artículos 58 a 62 de Reglamento (CE) nº 1083/2006. Como resultado de dicha evaluación se determina que los sistemas cumplen las disposiciones de los citados artículos.

De conformidad con el Artículo 59, apartado 2, del Reglamento (CE) Nº 1083/2006 en el que se establece que el Estado miembro podrá asignar uno o varios organismos intermedios que realicen algunas o todas las funciones de la autoridad de gestión, bajo la responsabilidad de ésta, el 18 de junio de 2008 fue suscrito el Acuerdo sobre Atribución de Funciones y el 11 de marzo de 2010, 18 de julio de 2011 y XX de noviembre de 2013, addendums al mismo, entre la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en representación del Estado miembro y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en el que se designó a ADIF como Organismo Intermedio en todos los Programas Operativos en los que participa.

La Dirección General Financiera y Corporativa y la Dirección de Auditoría Interna asumen las obligaciones de órgano intermedio. La Dirección General Financiera y Corporativa es el órgano responsable de la gestión y seguimiento y la Dirección de Auditoría Interna es el órgano responsable del control de los proyectos de inversión cofinanciados por el Fondo de Cohesión y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Las funciones y responsabilidades están definidas a nivel de Dirección y Jefatura con responsables directos para la realización y verificación de las tareas correspondientes.

El resto de Direcciones Generales que conforman la estructura de Adif realizan la gestión de las actuaciones cofinanciadas como beneficiario.

Las funciones principales establecidas para el Organismo Intermedio, se enumeran a continuación:

- Selección y puesta en marcha de las operaciones.
- Cumplimiento de la normativa de aplicación.
- Verificación de las operaciones.
- Disponer de una aplicación informática de registro y almacenamiento de datos relativos al P.O., que garantice la existencia de una pista de auditoría suficiente.
- Suministro de información al sistema informático FONDOS 2007.

- Mantener un sistema de contabilidad con una codificación adecuada que permita identificar las transacciones.
- Contribución a la evaluación del Programa Operativo.
- Garantizar la disponibilidad de la documentación de cara a la pista de auditoría.
- Garantizar la disponibilidad de los documentos (documentos justificativos, verificaciones y auditorías) tras el cierre del Programa.
- Suministrar a la Autoridad de Gestión la información relativa al gasto a certificar.
- Participación en el Comité de Seguimiento.
- Contribución a la elaboración de los informes anual y final y a otros informes.
- Cumplimiento de las medidas de información y publicidad.
- Coordinación de las visitas de control.
- Corrección de las irregularidades detectadas.
- Remisión de las alegaciones oportunas a la Autoridad de Auditoría relativas a los controles que se realicen.
- Respetar las normas de subvencionalidad del gasto.
- Elaboración y remisión del Manual de Procedimientos a la Autoridad de Gestión/Auditoría para su aprobación.

Para la adecuada ejecución de estas funciones con arreglo a la normativa aplicable, se siguen los sistemas de gestión y control descritos en el “Manual de Procedimientos de Gestión y Control de las Ayudas Europeas” y que han sido desarrollados en los siguientes procedimientos:

- Plan de Comunicación de actuaciones cofinanciadas por Fondos Europeos.
- Procedimiento de solicitud de confirmación de ayudas para proyectos cofinanciados.
- Procedimiento de certificación de gastos y solicitud de reembolso de proyectos cofinanciados.
- Procedimiento de certificación de gastos de expropiaciones en proyectos cofinanciados.
- Procedimiento de control y verificación de Fondos Europeos.
- Procedimiento de Riesgos Sistemáticos

Así mismo para optimizar su gestión al máximo, se han implementado dos aplicaciones informáticas:

- Una aplicación informática elaborada por ADIF para el MAC 2007-2013 denominada RFE. La aplicación RFE ha sido desarrollada con un doble objetivo. Por un lado, aportar un sistema que facilite la gestión y el control de las operaciones cofinanciadas con fondos europeos, consiguiendo de esta forma el seguimiento efectivo en todas las fases de control administrativo y económico. Por otro lado, se ha incorporado a la gestión de fondos europeos la tramitación electrónica mediante una pasarela de intercambio de archivos con la aplicación *Fondos 2007* perteneciente a la Dirección General de Fondos Europeos del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Se ha implementado también la firma electrónica de las solicitudes de reembolso transmitidas a través de la aplicación intermedia de portafirmas electrónico Docelweb, avanzando en el camino hacia una administración sin papeles. Asimismo, la aplicación contiene todos los datos relativos a las operaciones cofinanciadas facilitando el seguimiento y control a través de la emisión de una serie de listados acorde a las necesidades de los usuarios (datos generales de los programas operativos, datos de los proyectos, pagos elegibles, verificaciones y controles realizados, grado de ejecución económica, etc). El personal asignado a la gestión de fondos europeos de este Organismo Intermedio conoce y usa la aplicación de forma sistemática y para ello cuenta con un Manual de Usuario (se adjunta como documentación complementaria) en el que se describe el proceso de incorporación de datos, importación de pagos, generación de listados y solicitudes de reembolso, etc.. que facilita la utilización de la aplicación por parte del usuario.
- Una aplicación informática desarrollada por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, Fondos 2007, que permite la comunicación, gestión telemática y seguimiento con la Autoridad de Gestión. Se accede mediante perfiles de usuario (consulta y gestión) con acceso a los programas operativos y temas en los que se participa.

El personal del Organismo Intermedio ha sido instruido a través de cursos y sesiones de formación impartidos por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en los distintos aspectos de la gestión de Fondos Europeos, normativa, contratación, etc. El personal a cargo de la gestión de fondos, tiene claramente definidas sus funciones dentro del Manual de Procedimiento, y es personal altamente cualificado y experimentado.

Pasamos a describir a continuación los aspectos propios de la gestión de operaciones. Los procesos de licitación se efectúan según los procedimientos y plazos marcados por la Ley de Contratos del Sector Público. En todo caso, el Organismo Intermedio no propone una operación como elegible para ser cofinanciada en tanto en cuanto no se ha concluido el proceso de licitación y se ha adjudicado la operación. Por lo tanto, los proyectos elegidos son proyectos maduros incluidos en la Planificación estratégica y programados en los Presupuestos.

En caso de haberse producido dificultades en la licitación, el Beneficiario actuaría de conformidad a lo establecido en las normas de contratación pública nacional. El Organismo Intermedio lleva a cabo las verificaciones previstas en los Reglamentos para garantizar que las operaciones objeto de cofinanciación respetan las Normas Nacionales y Comunitarias. Si estas dificultades repercutieran en el proceso de ejecución de fondos, se detectarían en la fase de verificación administrativa previa o ex-ante, y cuyo objeto es determinar si se ha dado cumplimiento a las normas nacionales y comunitarias referentes a:

- Subvencionalidad del gasto.
- Cumplimiento de las Normas de Contratación Pública Nacional y Comunitaria.
- Sostenibilidad. Normas de Protección del medio ambiente.
- Normas sobre igualdad de oportunidades.
- Normas de contabilidad.
- Normativa en materia de publicidad.

La verificación administrativa previa o ex ante y las verificaciones administrativas continuas del expediente a lo largo del desarrollo de la operación, se realizan por la Dirección de Auditoría Interna según el Procedimiento de control y verificación de Fondos Europeos. Por otro lado, previamente a las declaraciones de gasto para su envío a la Dirección General de Fondos Comunitarios, se realiza lo que en las Instrucciones a los Organismos Intermedios se ha denominado verificación administrativa previa 100%. El objetivo último de ésta es comprobar la coherencia entre los documentos así como el pago efectivo del gasto a incluir en la declaración. En caso de que se detectasen defectos o irregularidades, se actuaría conforme al Procedimiento de certificación de gastos y solicitud de reembolso de proyectos cofinanciados.

Para la realización de las Solicitudes de reembolso ADIF cuenta con la aplicación RFE, en la que se introducen los datos relativos a cada transacción y desde la que se transmiten a FONDOS 2007.

Por último, la dirección de Auditoría Interna efectúa la verificación sobre el terreno de las operaciones cofinanciadas de acuerdo con el Plan de verificación sobre el terreno elaborado por el Organismo Intermedio, del cual se da conocimiento a la Autoridad de Gestión.

El objeto de esta verificación es comprobar:

- El estado de ejecución de las operaciones y garantizar la realidad de la prestación.
- El cumplimiento de la normativa en materia de medio ambiente y la correcta aplicación de las medidas ambientales previstas en el proyecto.
- Las medidas de publicidad en las obras referentes a la cofinanciación europea.

Los sistemas de verificación continua y sobre el terreno de los proyectos elegidos para ser cofinanciados, permiten identificar las dificultades que puedan surgir en el cumplimiento de plazos dentro de los periodos de elegibilidad.

En caso de que a través de los procedimientos ya mencionados de verificación tanto administrativa como sobre el terreno, se detectase alguna dificultad en el desarrollo de la operación, se analizarían si estas dificultades son subsanables o si por el contrario la repercusión podría ser mayor. En tal caso, se tomaría la decisión sobre cómo actuar. En definitiva, ADIF cuenta para el periodo 2007-2013 con sistemas maduros de

gestión y control de Fondos Europeos, capaces de la gestión eficaz de los mismos, cumpliendo en todo caso la normativa nacional y comunitaria en materia de contratación, medioambiente, gestión de fondos, etc., capaces de detectar y solventar las dificultades que hayan ido surgiendo a lo largo del marco.

ANEXO

FUNCIONES DESEMPEÑADAS POR EL ORGANISMO INTERMEDIO Y EL ORGANISMO BENEFICIARIO

SISTEMAS DE GESTIÓN IMPLEMENTADOS EN EL MINISTERIO DE FOMENTO

Como complemento a lo anteriormente expuesto, se desarrolla a continuación un resumen de los aspectos fundamentales de la gestión y control de fondos en el Ministerio de Fomento según el siguiente esquema:

- Existencia de un Manual de Procedimiento. Auditorías y Contenido.
- Organismo Intermedio y Organismos Beneficiarios. Funciones y relación entre ellos.
- Medios materiales y humanos para la gestión de fondos.
- Selección de Operaciones.
- Verificaciones administrativas y sobre el terreno.
- Actuaciones en caso de detección de dificultades.

El organismo intermedio Dirección General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento cuenta con un manual procedimientos de gestión y control de las ayudas del FEDER elaborado al inicio del Marco 2007-2013. El Manual es un documento dinámico y se elabora según el Procedimiento nº 1 descrito en el Manual, es decir, es susceptible de actualizaciones y modificaciones a lo largo del desarrollo del Marco de financiación. Estas modificación se realizan según el Procedimiento nº2. Actualmente está vigente la tercera versión del manual, que se envió a la Dirección General de Fondos Comunitarios en abril de 2013. Para la redacción de dicho Manual, se ha seguido básicamente el esquema proporcionado por las “Directrices a los Organismos Intermedios para la gestión y control de la actuaciones cofinanciadas por el FEDER y el Fondo de Cohesión en España” de octubre de 2007, redactadas por la Dirección General de Fondos Comunitarios del actual Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Como ya se ha comentado, el Manual ha sido objeto de una Auditoría de evaluación de Sistemas de gestión y control 2007-2013 en septiembre de 2008 a través de la IGAE como Autoridad de Auditoría como requisito previo a la primera declaración de gastos. El Organismo Auditado era Dirección General de Programación Económica y Presupuestos como Organismo Intermedio. El Objetivo de dicha auditoría era evaluar la conformidad de los sistemas de gestión y control con los artículos 58 a 62 de Reglamento (CE) nº 1083/2006. Como resultado de dicha evaluación se determina que los sistemas cumplen las disposiciones de los citados artículos.

Al ser el Manual es un documento dinámico, éste ha ido actualizándose y adaptándose a las necesidades que han ido surgiendo a lo largo del desarrollo del Marco 2007-2013 y se han ido incorporando las modificaciones oportunas siendo la Versión 3 del Manual de Procedimiento de abril de 2013 la vigente en este momento. En concreto se ha procedido a la:

La Dirección General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento, en virtud del Acuerdo sobre atribución de funciones firmado en Madrid, el 24 de octubre de 2008 entre ésta y la Autoridad de Gestión (Dirección General de Fondos Comunitarios, del entonces Ministerio de Economía y Hacienda, actual Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas) actúa como Organismo Intermedio ante los Organismos Beneficiarios Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles del mismo Ministerio, para la gestión y control de las actuaciones cofinanciadas por el FEDER en el Marco 2007-2013.

La comunicación entre el Organismo Intermedio y los Beneficiarios se realiza de manera fluida entre ambos organismos, según el Procedimiento nº 4 que describe los mecanismos de comunicación. De esta forma, la asistencia mutua queda garantizada.

Las funciones principales establecidas para el Organismo Intermedio y para los Beneficiarios, se enumeran a continuación desde el punto de vista de Remisión de Documentos:

Organismo Intermedio - Dirección General de Programación Económica y Presupuestos (Ministerio de Fomento):

- Elaboración y remisión del Manual de Procedimiento a la Autoridad de Gestión/Auditoría para su aprobación.
- Remisión a los Beneficiarios de toda la información que les afecte.
- Selección de operaciones, mediante la verificación administrativa.
- Seguimiento, gestión y control de las operaciones cofinanciadas, lo que implica, entre otros, los pagos, verificaciones, etc., es decir, todas aquellas que se desarrollan en el presente Manual.
- Extracción de la base de datos (SICOP) de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) de los datos contables de los pagos.
- Extracción del archivo digital de la Intervención Delegada de la IGAE en el Ministerio de Fomento de la documentación acreditativa de los pagos (documento contable OK, certificación de obra y factura).
- Alta de Operaciones y transmisión de transacciones en la aplicación FONDOS 2007 y generación del certificado de gastos.
- Remisión de los informes anuales de seguimiento y finales del Marco, así como todos aquellos que se soliciten por parte de la Comisión.
- Remisión de la información adicional de los Grandes Proyectos a la Autoridad de Gestión para su envío a la Comisión.
- Remisión de las alegaciones oportunas a la Autoridad de Auditoría relativas a los controles que se realicen.

Organismos Beneficiarios - Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento):

- Remisión al Organismo Intermedio de toda la información relativa a las operaciones (proyectos, expedientes, planes financieros, programas de trabajo, informes de seguimiento ambiental, documentación gráfica sobre medidas de publicidad, etc.) así como la documentación adicional correspondiente a los Grandes Proyectos para los que se solicite la confirmación de la tasa de cofinanciación.
- Remisión a la Intervención Delegada de la IGAE en el Ministerio de Fomento, de los documentos contables, facturas y certificaciones de obra de las operaciones cofinanciadas.

Para optimizar la gestión, el seguimiento y control de los fondos europeos al máximo, se han implementado tres aplicaciones informáticas, dos de las cuales son externas al propio Organismo Intermedio. Por lo tanto, la carga administrativa generada a lo largo del desarrollo de las operaciones, queda establecida y definida en el Manual de Procedimiento:

- **FONDOS 2007:** aplicación de la Dirección General de Fondos Comunitarios, a la que se accede mediante perfiles de usuario (consulta y gestión) con acceso a los programas operativos y temas en los que se participa.
- **CincoNet:** aplicación del sistema contable y presupuestario de la Administración General del Estado, con un sistema de acceso basado en perfiles de usuario, y de la que se extrae toda la documentación relacionada con la contabilidad y presupuestos de las obras (pagos, anualidades, etc).
- **Feder 2007,** aplicación de la Oficina Presupuestaria que constituye un instrumento de apoyo para la gestión, seguimiento y control de los fondos europeos, y que ha sido diseñada expresamente para el MAC 2007-2013 conforme a lo establecido en las Directrices del entonces Ministerio de Economía y Hacienda, del 3 de octubre de 2007 y en el Anexo XIII del Reglamento (CE) nº 1828/2006 de la Comisión, por una consultora externa.

El personal del Organismo Intermedio ha sido instruido a través de cursos y sesiones de formación impartidos tanto por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y como por el propio Ministerio de Fomento, en los distintos aspectos de la gestión de Fondos Europeos, normativa, contratación, etc. El

personal a cargo de la gestión de fondos, tiene claramente definidas sus funciones dentro del Manual de Procedimiento, y es personal altamente cualificado y experimentado.

Hasta ahora se han descrito una serie de aspectos formales necesarios previamente a la gestión de fondos, así como las relaciones entre los organismos intermedio y beneficiarios. Pasamos a describir a continuación los aspectos propios de la gestión de operaciones. Los procesos de licitación se efectúan según los procedimientos y plazos marcados por la Ley de Contratos del Sector Público.. En todo caso, el Organismo Intermedio no propone una operación como elegible para ser cofinanciada en tanto en cuanto no se ha concluido el proceso de licitación y se ha adjudicado la operación. Por lo tanto, los proyectos elegidos son proyectos maduros incluidos en la Planificación estratégica del Departamento y programados en los Presupuestos.

El proceso por el cual se realiza la Selección de Operaciones se describe en el Procedimiento nº 5 del Manual.

En caso de haberse producido dificultades en la licitación, el Beneficiario actuaría de conformidad a lo establecido en las normas de contratación pública nacional. El Organismo Intermedio lleva a cabo las verificaciones previstas en los Reglamentos para garantizar que las operaciones objeto de cofinanciación respetan las Normas Nacionales y Comunitarias. Si estas dificultades repercutieran en el proceso de ejecución de fondos, se detectarían en la fase de verificación administrativa previa o ex-ante, y cuyo objeto es determinar si se ha dado cumplimiento a las normas nacionales y comunitarias referentes a:

- Subvencionalidad del gasto.
- Cumplimiento de las Normas de Contratación Pública Nacional y Comunitaria.
- Sostenibilidad. Normas de Protección del medio ambiente.
- Normas sobre igualdad de oportunidades.
- Normas de contabilidad.
- Normativa en materia de publicidad.

Esta fase de verificación administrativa previa o ex ante que se realiza según el Procedimiento nº 6 del Manual. En caso de que se detectasen defectos en el proceso de licitación, se actuaría conforme al Procedimiento nº 10, decidiéndose si tal error es subsanable o no.

A lo largo del desarrollo de la operación, el organismo intermedio realiza verificaciones administrativas continuas del expediente de la operación.

De cada una de las operaciones cofinanciadas se realiza un seguimiento del mismo mediante la consulta de diferentes documentos (documentos enviados al Organismo Intermedio, etc.) o aplicaciones (CincoNet) cuya finalidad es detectar los cambios o modificaciones existentes en las asignaciones presupuestarias. Los principales cambios que suelen producirse son: reajustes de anualidades, modificados, liquidaciones, revisiones de precios, cambios en el IVA, etc.

En el caso de que se detecten cambios, será necesario introducir las correspondientes actualizaciones en la aplicación *Feder 2007*.

La verificación administrativa continua se realiza según el procedimiento nº 7. En este procedimiento se incluye la recepción y análisis de los informes de seguimiento ambiental trimestrales de obras. En caso de que se detectasen defectos o irregularidades, se actuaría conforme al Procedimiento nº 10, decidiéndose si tal error es subsanable o no.

Por otro lado, previamente a las declaraciones de gasto para su envío a la Dirección General de Fondos Comunitarios, se realiza lo que en las Instrucciones a los Organismos Intermedios se ha denominado verificación administrativa previa 100%. El objetivo último de ésta es comprobar la coherencia entre los documentos así como el pago efectivo del gasto a incluir en la declaración.

La verificación administrativa previa a la declaración de gastos se realiza según el procedimiento nº 8. En caso de que se detectasen defectos o irregularidades, se actuaría conforme al Procedimiento nº 10, decidiéndose si tal error es subsanable o no.

Para la realización de las Solicitudes de reembolso cuenta con la aplicación *Feder 2007*, en la que se introducen las actualizaciones y desde la que se transmiten a FONDOS 2007.

Por último, se efectúa una la verificación sobre el terreno de las operaciones cofinanciadas de acuerdo con el Plan de verificación sobre el terreno elaborado por el Organismo Intermedio, del cual se da conocimiento a la Autoridad de Gestión.

El objeto de esta verificación es comprobar:

- El estado de ejecución de las operaciones y garantizar la realidad de la prestación.
- El cumplimiento de la normativa en materia de medio ambiente y la correcta aplicación de las medidas ambientales previstas en el proyecto.
- Las medidas de publicidad en las obras referentes a la cofinanciación europea.

Para la realización de las verificaciones sobre el terreno se cuenta con la colaboración de la Inspección General de Fomento, enmarcadas en la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. El hecho de que sea la Inspección General de Fomento la encargada de las verificaciones sobre el terreno se debe a que, debido a las características de las operaciones cofinanciadas, el personal verificador debe estar capacitado para interpretar el Proyecto de Construcción y comprobar que coincide con lo que se construye. Por ello, la verificación sobre el terreno, es realizada por los Ingenieros Inspectores Generales del citado Departamento.

La verificación sobre el terreno se realiza según el Procedimiento nº 9.

Como ya se ha señalado, los proyectos elegidos para ser cofinanciados, están incluidos en la planificación estratégica del departamento, y los sistemas de verificación continua y sobre el terreno permiten identificar las dificultades que puedan surgir en el cumplimiento de plazos dentro de los periodos de elegibilidad.

En caso de que a través de los procedimientos ya mencionados de verificación tanto administrativa como sobre el terreno, se detectase alguna dificultad en el desarrollo de la operación, se analizarían *según el Procedimiento nº 10* si estas dificultades son subsanables o si por el contrario la repercusión podría ser mayor. En tal caso, se tomaría la decisión sobre cómo actuar. Si se detectasen dificultades a lo largo del proceso o alguna operación quedara bloqueada y hubiera que retirarla, y dado que previamente a la selección de operaciones se analizaron todas las operaciones susceptibles de ser cofinanciadas, tal y como se detalla en el Procedimiento nº 5, cabría la posibilidad de sustituir la operación bloqueada por otra que también cumpliera los criterios de selección de operaciones.

En definitiva, el Organismo Intermedio Dirección General de Programación Económica y Presupuestos y sus Organismos Beneficiarios cuentan para el periodo 2007-2013 con sistemas maduros de gestión y control de Fondos Europeos, capaces de la gestión eficaz de los mismos, cumpliendo en todo caso la normativa nacional y comunitaria en materia de contratación, medioambiente, gestión de fondos, etc., capaces de detectar y solventar las dificultades que hayan ido surgiendo a lo largo del marco.

Se dispone, así mismo, para enviar adjuntos, los Manuales de la Aplicación del Organismo Intermedio FEDER 2007 y el Manual de Procedimiento.