

# **INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN LA UNIÓN EUROPEA. SU APLICACIÓN AL FERROCARRIL EN EL NOROESTE DE ESPAÑA**

José María Piñero Campos  
*Subdirector General de Hacienda*

## **1. LA POLÍTICA COMUNITARIA EN RELACIÓN CON LAS INVERSIONES EN EL FERROCARRIL.**

Dentro del conjunto de políticas comunitarias hay dos que presentan una incidencia significativa sobre las infraestructuras ferroviarias: por un lado, la política de común de transportes y dentro de ella la de *redes transeuropeas* y, por otro, la de desarrollo regional.

Si bien la política común de transportes ha venido actuando a un nivel fundamentalmente legislativo y de orientación, últimamente ha ido generando una serie de instrumentos financieros que se dirigen específicamente a la financiación de las *redes transeuropeas* del transporte. Entre dichos instrumentos destaca, por su volumen económico, el *Fondo de Cohesión*, aunque solamente actúa en los cuatro países menos desarrollados de la Comunidad.

La política de desarrollo regional ha prestado tradicionalmente gran interés a las infraestructuras del transporte en el convencimiento de que dichas infraestructuras eran capaces de generar unas importantes economías externas en los factores productivos de las regiones más desfavorecidas e impulsar, consecuentemente, su desarrollo.

Se observa, asimismo, un creciente grado de confluencia entre ambas políticas. Así, el *Fondo de Cohesión* viene a ser un Fondo de desarrollo a nivel europeo que dedica prácticamente la mitad de sus ayudas a las *redes transeuropeas*. Asimismo las *redes transeuropeas* han sido señaladas específicamente como

---

sectores a financiar dentro de los reglamentos de los *Fondos Estructurales*, instrumentos financieros dedicados al Desarrollo regional.

En la presente capítulo analizaremos, en primer lugar, la contribución de los *Fondos Estructurales* y más específicamente del *Fondo Europeo* de Desarrollo Regional, para, en un segundo capítulo, referirnos al *Fondo de Cohesión* y, finalmente, hacer referencia a otros instrumentos financieros comunitarios entre los que se encuentran los créditos proporcionados por la Banca Europea de Inversiones, que, aunque no proporciona ayudas directas a las inversiones, si que pueden proporcionar un importe efecto movilizador de recursos hacia el sector que nos interesa.

## **2. LOS FONDOS ESTRUCTURALES.**

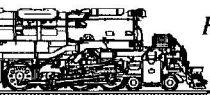
La política regional europea ha seguido una evolución peculiar a lo largo de su ya bastante larga vida. Se pueden marcar una serie de fases importantes que ponen de manifiesto el enorme cambio de actitud que se ha ido produciendo a lo largo del tiempo.

### **PERÍODO 1.957-1.975.**

Este primer período se caracteriza por una absoluta confianza en el funcionamiento de los mecanismos del mercado. Se cree que los grandes beneficios que supondrá el establecimiento de un mercado común harán que se superen todos los problemas que se puedan presentar. Asimismo, el propio mercado funcionará como un elemento reequilibrados de las diferencias de rentas que pueden producirse y actuará como auténtico instrumento de política regional.

Con esta filosofía es fácil deducir que la política regional comunitaria no sólo no existe sino que está explícitamente excluida al declararse la incompatibilidad de cualquier tipo de ayuda, ya sea de carácter regional o territorial, con el correcto funcionamiento del mercado común.

Únicamente se establecen dos excepciones: por un lado, se crea el *Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agraria* con el único objetivo de sostenimiento de los mercados agrícolas, para evitar precisamente



que dichos mercados se desmoronen y se pierda competitividad. Por otro lado, se crea el *Fondo Social Europeo* con el único objetivo de favorecer la libre circulación de trabajadores, elemento complementario esencial del mercado común.

### **PERÍODO 1.975-1.988.**

La crisis energética provocada por la subida de los precios del petróleo hizo tambalearse en gran medida los cimientos de la Comunidad al empezar a aflorar graves problemas de desequilibrio que el mecanismo del mercado no parecía resolver. Al mismo tiempo, la entrada de nuevos países miembros (Gran Bretaña, Irlanda y Dinamarca) con importantes problemas estructurales, en algunos casos, obligó a replantearse la necesidad de crear una política regional comunitaria.

En 1.975 se produjo la creación del *Fondo Europeo* de Desarrollo Regional, como instrumento al servicio de la política regional comunitaria. De todos modos, se establecía una clara subordinación del *FEDER* a los mecanismos del mercado al declararse como objetivo del mismo el proporcionar un impulso transitorio a aquellas regiones menos desarrolladas. Impulso necesario para ponerlas en condiciones de competir y, por tanto, de integrarse plenamente dentro de los mecanismos del mercado común.

El *FEDER* en este primer período se configura como un elemento subsidiario de las políticas regionales que tengan establecida los países miembros, limitándose a financiar proyectos aislados, generadores de desarrollo, pero sin un esquema de conjunto.

### **PERÍODO 1.988-1.993.**

Durante este período la política regional comunitaria adquiere el rango de constitucional al establecerse en el *Acta Única Europea* como objetivos de la Comunidad el establecimiento del mercado interior y el reforzamiento de la cohesión económica y social. Se constata, asimismo, que el mercado no sólo no resuelve todos los problemas sino que puede incrementar los desequilibrios, siendo necesaria una política reequilibradora que compense los desajustes producidos.

---

Como diferencia sustancial de concepción con respecto al período anterior se establece que la política regional es una responsabilidad de la Comunidad y debe dejar de tener carácter subsidiario de la política regional de los Estados Miembros para pasar a ser una verdadera política común. A efectos financieros la principal consecuencia es la duplicación de los recursos asignados a los *Fondos Estructurales* con respecto a los existentes en el período anterior.

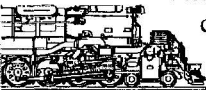
### **PERÍODO 1.994-1.999.**

El *Tratado de Maastrich* ha venido a reforzar el carácter constitucional de la política regional al establecerse como uno de los objetivos de la Unión Europea la solidaridad interna dentro de la propia comunidad. Como consecuencia se ha establecido la creación de un instrumento financiero nuevo cual es el *Fondo de Cohesión* que trata de plasmar dicha solidaridad hacia los Estados Miembros más desfavorecidos de la Unión. Al mismo tiempo, se establece la duplicación de los recursos destinados por la política regional comunitaria hacia los países beneficiarios del *Fondo de Cohesión*, en un intento de concentrar de manera eficiente las ayudas destinadas a los mismos.

### **FUTURO.**

En el futuro, que a efectos comunitarios empieza en el año 2.000, se abren un buen montón de incógnitas en relación con la política regional. La incorporación de nuevos Estados Miembros, como los llamados *PECOS* (Polonia, Hungría, Eslovaquia y la República Checa), Rumania, Bulgaria o los estados Bálticos, puede producir enormes tensiones sobre la política regional comunitaria, ya que los problemas estructurales que presentan estos países son de una enorme magnitud. Es evidente que con los recursos actuales no sería suficiente para atender dichos problemas, pero el incremento necesario de los recursos asignados a la política regional sería difícilmente asumido por los mismos Estados Miembros que actualmente están financiando el Presupuesto Comunitario.

Asimismo, parece que la Unión está muy interesada en promover una auténtica política de ordenación del territorio dentro de la misma. La identificación de las inversiones que dicha política conlleve pueden convertirse en





un factor de referencia insoslayable para las ayudas que proporcione la política regional.

En otro orden de cosas y para poner de manifiesto la importancia que la política regional ha ido adquiriendo desde la creación del *FEDER*, exponemos en la tabla 1, la variación porcentual que ha ido experimentando su participación en el presupuesto comunitario a lo largo del tiempo.

<b>Presupuesto Comunitario</b>	<b>1975</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>1993</b>	<b>1999</b>
Feoga-Garantía	72,8	71,2	58,9	50,9	45,6
Acciones Estructurales	9,2	10,9	24,5	30,8	35,7
Resto	18,0	17,9	16,6	18,3	18,7
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

*Tabla 1.*

Como se puede observar los recursos dedicados a acciones estructurales se han multiplicado por cuatro a lo largo del período pasando de no llegar a alcanzar el 10 % del presupuesto comunitario a superar la tercera parte del mismo. Dicho incremento de participación se ha producido a costa de la política agrícola representada por el *FEOGA-Garantía* que ha ido perdiendo participación a medida que la política regional ha ido incrementándose.

El funcionamiento actual de los *Fondos Estructurales* se basa en los cuatro principios básicos que se exponen a continuación.

## **1. CONCENTRACIÓN.**

El principio de concentración se basa en definir unos objetivos concretos sobre los que las distintas medidas se van a concentrar de modo que las acciones no se dispersen y la eficacia de las actuaciones sea máxima. Los objetivos que se definen son los siguientes:

---

**Objetivo nº 1:** Fomentar el desarrollo y el ajuste estructural de las regiones menos desarrolladas. Participan de dicho objetivo aquellas regiones cuyo PIB per capita es inferior al 75% de la medida comunitaria. Es el objetivo más importante al concentrar el 68% de los recursos de los *Fondos Estructurales: FEDER, Fondo Social Europeo, Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola-Sección Orientación* y el nuevo Instrumento Financiero de Orientación Pesquera.

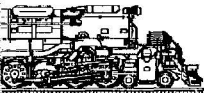
**Objetivo nº 2:** Reconvertir las regiones, fronterizas o zonas de las regiones (Cuencas de empleo y núcleos urbanos) gravemente afectadas por la crisis industrial. Participan de este objetivo aquellas regiones cuyo índice de desempleo sea superior a la media comunitaria, su índice de empleo industrial sea también superior a la media comunitaria y, asimismo, hayan experimentado una pérdida importante de empleo desde 1.975. Contribuyen a este objetivo el *FEDER* y el *Fondo Social Europeo*.

**Objetivo nº 3:** Luchar contra el desempleo de larga duración (mayores de 25 años en desempleo desde más de un año) y facilitar la inserción profesional de los jóvenes (menores de 25 años en busca de un empleo) y de las personas expuestas a la exclusión del mercado laboral. En este objetivo sólo participa el *Fondo Social Europeo* y concentra el 80% del total de recursos asignados a la suma de los objetivos 3 y 4.

**Objetivo nº 4:** Facilitar la adaptación de los trabajadores a las mutaciones industriales y a la evolución de los sistemas de producción. También es un objetivo en el que sólo participa el *FSE*.

**Objetivo nº 5:** Fomentar el desarrollo rural. Este objetivo a su vez presenta dos subobjetivos.

**Objetivo nº 5a:** Acelerar la adaptación de las estructuras agrarias y pesqueras a las reformas de las políticas comunes. Objetivos del que participan el *FEOGA-Orientación* y el *IFOP*.



**Objetivo n° 5b:** Facilitar el desarrollo y el ajuste estructural de las zonas rurales. Se definen como zonas elegibles por este objetivo aquellas que tengan un bajo *PIB* per capita y que cumplan al menos dos condiciones entre las tres siguientes: elevado índice de empleo agrícola, baja renta agrícola y baja densidad de población o despoblamiento. A este objetivo contribuyen el *FEOGA-Orientación*, el *FEDER* y el *FSE*.

Los objetivos 1, 2 y 5b tiene un carácter específicamente regional ya que sus medidas están destinadas a determinadas regiones o partes de regiones subvencionables. Por el contrario los objetivos 3, 4 y 5a afectan a todo el territorio comunitario.

## 2. COOPERACIÓN.

La cooperación implica una estrecha colaboración entre la Comisión y todas las autoridades e interlocutores económicos y sociales componentes a escala nacional, regional o local en todas las fases de programación. A través de este principio se incorporan a la definición de los distintos programas de actuación todas las instancias interesadas, dando cabida o audiencia a todas ellas de manera que se produzca un alto grado de consenso sobre las actuaciones a emprender.

## 3. PROGRAMACIÓN.

Se rompe con el principio de realización de actuaciones aisladas a través de la definición de un proceso riguroso de programación que debe comprender períodos suficientemente largos de tiempo (1.989-1.993 en el anterior período de programación y 1.994-1.999 en el actual) de modo que se pueda alcanzar un alto grado de coherencia y eficacia en las actuaciones. Se establecen las siguientes fases o etapas de programación:

- La presentación por parte del Estado Miembro de un plan de desarrollo en donde se presenta un diagnóstico de la situación en relación con el objetivo correspondiente y las principales líneas de actuación del Estado en el ámbito definido.
-

- Establecimiento de un Marco de Apoyo Comunitario por la Comisión en colaboración con el Estado Miembro y las regiones interesadas, en el que se definen los ejes prioritarios de actuación, los medios financieros y la forma de intervención.
- Las intervenciones o programas operativos que recogen las acciones concretas a emprender son presentadas por el Estado Miembro en forma de solicitudes de ayuda y son adoptadas por la Comisión.

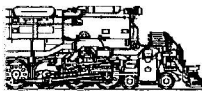
#### 4. ADICIONALIDAD.

Según el principio de adicionalidad las acciones que se financien por medio de los *Fondos Estructurales* no deben sustituir a las inversiones nacionales sino que deben constituirse como ayudas adicionales a las existentes. Este principio se concreta mediante la comprobación de que el nivel de inversiones nacionales correspondientes a los sectores subvencionados, expresados en unidades monetarias constantes, se mantenga como mínimo igual al existente en el período precedente.

Millones de Ptas.

OBJ/FONDO	FEDER	FSE	FEOGA-O	IFOP	TOTAL	% España	% Europa
OBJETIVO 1	2.630.793	997.755	546.776	164.175	4.339.499	86,6%	68,8%
OBJETIVO 2	143.550	42.900			186.450	3,7%	10,9%
OBJETIVOS 3 Y 4		304.095			304.095	6,1%	10,9%
OBJETIVO 5A			53.790	17.424	71.214	1,4%	4,4%
OBJETIVO 5B	26.169	14.982	68.409		109.560	2,2%	4,5%
<b>TOTAL</b>	<b>2.800.512</b>	<b>1.359.732</b>	<b>668.975</b>	<b>181.599</b>	<b>5.010.818</b>		
% ESPAÑA	55,9%	27,1%	13,4%	3,6%			

**Tabla 2.- Fondos Estructurales dotación de los marcos de apoyo comunitarios 1.994-1.999. (Millones de pesetas).**



Ejes de Actuación	Tasas de Intervención			
	FEDER	FSE	FEOGA	OFOP
<b>1. Integración y articulación territorial</b>				
1.1. Autopistas, autovías y carreteras	65,0%			
1.2. Ferrocarril	60,0%			
1.3. Puertos	60,0%			
1.4. Aeropuertos	60,0%			
1.5. Vías navegables				
1.6. Otros medios de transporte	60,0%			
1.7. Telecomunicaciones	35,0%			
<b>2. Desarrollo del tejido económico</b>				
2.1. Ayudas a la industria y artesanía	70,0%			
2.2. Desarrollo local y ayudas a los servicios a empresas	70,0%		70,0%	
2.3. Zonas industriales y artesanales	70,0%	75,0%		
<b>3. Turismo</b>				
3.1. Ayudas a las inversiones turísticas	60,0%			
3.2. Revalorización de recursos culturales de interés turístico	60,0%	75,0%		
<b>4. Agricultura y desarrollo rural</b>				
4.1. Desarrollo rural	70,0%	75,0%	70,0%	
4.2. Medidas estructurales			70,0%	
5. Pesca	70,0%	75,0%	70,0%	73,5%
<b>6. Infraestructuras de apoyo a la activ. económica</b>				
6.1. Agua	65,0%			
6.2. Energía	30,0%			
6.3. Protección y mejora del medio ambiente	70,0%			
6.4. Investigación desarrollo e innovación	70,0%	75,0%		
6.5. Equipamientos sanitarios	60,0%			
<b>7. Valorización de recursos humanos</b>				
7.1. Equipamientos de formación	70,0%			
7.2. Reforzamiento de la educación técnico profesional	70,0%	75,0%		
7.3. Formación continua de los trabajadores	70,0%	75,0%		
7.4. Inserción y reinserción ocupacional de los desempleados	70,0%	75,0%		
7.5. Integr. en el mercado de trab. de las pers. con esp. dif.	70,0%	75,0%		
8. Asistencia técnica, acompañamiento e información	75,0%	75,0%	75,0%	

**Tabla 3.- Tasas de intervención de los fondos MCA 1.994-1.999.**

En cuanto a los recursos proporcionados por los *Fondos Estructurales*, en la tabla 3 se recoge una estimación en pesetas de lo que suponen los distintos objetivos y Fondos para el período de programación 1.994-1.999.

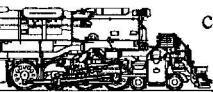
Asimismo, para dicho período se establecen en el Marco Comunitario de Apoyo las tasas de cofinanciación que pueden proporcionar los distintos Fondos. En el período anterior las ayudas comunitarias se situaban normalmente en el 50% del total de inversión a realizar, sin embargo para el nuevo período la tasa media de ayuda se encuentra muy cercana al 70%, permitiéndose, incluso, en algunas regiones como Extremadura y Canarias que la tasa sea cinco puntos porcentuales mayor y 2,5 puntos en Andalucía y Galicia.

## 2.1. EL FEDER.

De todos los *Fondos Estructurales* el *FEDER* es el que resulta aplicable a la financiación de infraestructuras y más concretamente de infraestructuras ferroviarias. Las funciones del *FEDER* consisten en propiciar el desarrollo de las regiones más desfavorecidas a través de los siguientes tipos de acciones:

- El apoyo a las inversiones productivas.
- La creación y modernización de las infraestructuras que contribuyan al desarrollo o a la reconversión de las regiones.
- Las acciones que tengan por objeto el desarrollo del potencial endógeno.
- Las inversiones en los ámbitos educativos y sanitarios.

Dentro del *FEDER* existe un reparto de los recursos asignados, en primer lugar, entre las actuaciones que globales que pueden afectar a varias regiones, y que se denomina marco pluriregional, y la parte regionalizada, competencia de las Comunidades Autónomas, que constituye el marco regional. Este segundo Marco viene a suponer un 33% del total y a su vez está repartido por regiones con el desglose que figura en la tabla 4.



REGIÓN	Asignación FEDER	Porcentaje (%)
Andalucía	267.336	31,4%
Asturias	36.972	4,3%
Canarias	61.620	7,2%
Cantabria	16.500	1,9%
Castilla-La Mancha	65.728	7,7%
Castilla y León	94.800	11,1%
Ceuta	3.160	0,4%
Comunidad Valenciana	95.906	11,3%
Extremadura	60.356	7,1%
Galicia	114.866	13,5%
Melilla	2.844	0,3%
Murcia	31.126	3,7%
<b>TOTAL</b>	<b>851.304</b>	<b>100,0%</b>

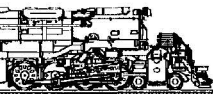
**Tabla 4.- FEDER. Distribución regional. Período 1.994-1.999.**  
(Millones de Ptas.)

Más interesante, desde nuestro punto de vista, es estudiar las posibilidades que los instrumentos financieros comunitarios tienen de financiar las inversiones en infraestructuras ferroviarias en el Noroeste español. Para ello resulta imprescindible conocer el reparto de los recursos por ejes de actuación (tabla 5).

Como se puede observar la cuantía al eje de ferrocarriles del *MCA* es bastante reducida ascendiendo a unos 83.000 millones de pesetas para el período de seis años. Ello combinado con la tasa de intervención del 60% para este eje, nos proporciona el resultado de que con cargo al *MCA* 94-99 se pueden financiar inversiones en infraestructura ferroviaria por un total aproximado de 150.000 millones de pesetas, unos 25.000 millones de pesetas anuales.

Ejes de Actuación	MECUS	Porcentaje (%)
1. Integración y articulación territorial	6.529,3	40,95%
1.1. Autopistas, autovías y carreteras	5.048,4	31,66%
1.2. Ferrocarriles	526,8	3,30%
1.3. Puertos	296,8	1,86%
1.4. Aeropuertos	211,0	1,32%
1.5. Vías navegables	0,0	0,00%
1.6. Otros medios de transporte	28,3	0,18%
1.7. Telecomunicaciones	417,9	2,62%
<b>2. Desarrollo del tejido económico</b>	<b>2.785,3</b>	<b>17,47%</b>
2.1. Ayudas a la industria y artesanía	997,9	6,26%
2.2. Desarrollo local y ayudas a los servicios a empresas	1.546,0	9,70%
2.3. Zonas industriales y artesanales	241,4	1,51%
<b>3. Turismo</b>	<b>537,5</b>	<b>3,37%</b>
3.1. Ayudas a las inversiones turísticas	246,4	1,54%
3.2. Revalorización de recursos culturales de interés	292,1	1,83%
4. Agricultura y desarrollo rural	161,8	1,01%
4.1. Desarrollo rural	161,8	1,01%
4.2. Medidas estructurales		0,00%
5. Pesca	23,4	0,15%
<b>6. Infraestructuras de apoyo a la actv. económica</b>	<b>4.805,9</b>	<b>30,14%</b>
6.1. Agua	1.299,7	8,15%
6.2. Energía	623,8	3,91%
6.3. Protección y mejora del medio ambiente	1.730,4	10,85%
6.4. Investigación desarrollo e innovación	699,8	4,39%
6.5. Equipamientos sanitarios	452,3	2,84%
<b>7. Valorización de recursos humanos</b>	<b>976,2</b>	<b>6,12%</b>
7.1. Equipamientos de formación	622,8	3,91%
7.2. Reforzamiento de la educación técnico profesional	238,8	1,50%
7.3. Formación continua de los trabajadores	11,9	0,07%
7.4. Inserción y reinserción ocupacional de los desempleados	8,5	0,05%
7.5. Integr. en el mercado de trab. de las pers. con esp. dif.	94,3	0,59%
<b>8. Asistencia técnica, acompañamiento e información</b>	<b>124,7</b>	<b>0,78%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15.944,2</b>	<b>100,0%</b>

**Tabla 5.- MCA 1.994-1.999. Reparto por ejes de actuación.**





Descendiendo más en la concreción de las actuaciones ferroviarias financiadas por la *FEDER* en el Noroeste de la península podemos hacer un repaso, en primer lugar, de lo acontecido en el período anterior 1.989-1.994. En dicho período, no existe prácticamente acciones financiadas por el *FEDER* salvo en la Comunidad Autónoma de Galicia en la que se financiaron las siguientes actuaciones:

- Mejora y modernización de túneles y señales en el tramo Orense-Guillarey 830 Mill. Ptas.
- Renovación de vía en tramos parciales de la línea Orense-Vigo 720 Mill. Ptas.
- Mejora de la infraestructura 700 Mill. Ptas.
- Modernización de las comunicaciones (ampliación del tren-tierra a la línea Ponferrada-Monforte-Orense-Vigo) 830 Mill. Ptas.
- Modernización instalaciones de seguridad y eléctricas 600 Mill. Ptas.
- TOTAL 3.680 Mill. Ptas.

Inicialmente el programa preveía la financiación de las renovaciones Betanzos-La Coruña, Orense-Vigo ( 1ª fase) y estación de La Coruña con un montante global de 5.000 Mill. de Ptas, pero debido a un cambio del agente ejecutor, las obras fueron asumidas por el Ministerio de Obras Públicas, se efectuó una reasignación siendo eliminadas del Programa Operativo.

Para el próximo período se ha efectuado una cierta especialización de manera que serán financiadas por el *FEDER* las actuaciones de las empresas públicas, *Renfe* y *Feve*, mientras que las actuaciones más relevantes del Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente serán financiadas con cargo al *Fondo de Cohesión*.

Las previsiones que hay con respecto a la financiación de infraestructuras ferroviarias en el noroeste de España en los Programas operativos del período 1.994-1.999 se muestra en la tabla 6.

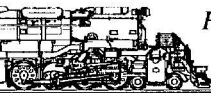
---

Acciones previstas	O. Gestor	Inversión	Ayuda FEDER
<b>GALICIA</b>		<b>15.601,1</b>	<b>9.750,8</b>
1.2.1. Mejora de superestructura de Renfe	RENFE	12.993,1	8.120,7
1.2.2. Mejora, modernización de terminales de viajeros	RENFE	774,0	8.120,7
1.2.3 Actuaciones en estaciones, talleres, vías y seguridad	FEVE	1.833,9	1.146,3
<b>ASTURIAS</b>		<b>6.321,4</b>	<b>3.792,9</b>
1.2.1. Mejora de infraestructura ferroviaria de largo recorrido	RENFE	1.580,9	948,5
1.2.2. Actuaciones en terminales de viajeros y mercancía	RENFE	91,5	55,0
1.2.3. Actuaciones en la línea León-Guardo	RENFE	4.649,0	2.789,5
<b>CASTILLA-LEÓN</b>		<b>32.414,0</b>	<b>19.448,4</b>
1.2.1. Mejora y reposición e infraestructura	RENFE	31.374,2	18.824,6
1.2.2. Actuaciones en terminales de viajeros y mercancías	RENFE	613,7	368,1
1.2.3. Actuaciones en la línea León-Guardo	FEVE	426,1	255,6
<b>CANTABRIA</b>		<b>2.915,1</b>	<b>1.749,5</b>
1.2.1. Mejora de superestructuras e infraestructuras de Renfe	RENFE	222,8	134,1
1.2.2. Mejora, modernización y construcción de terminales de viajeros	RENFE	152,6	91,6
1.2.3. Mejora de infraestructura ferroviaria en líneas de cercanías	RENFE	2.539,7	1.523,8
<b>TOTAL</b>		<b>57.251,6</b>	<b>34.741,7</b>

**Tabla 6.- MCA 1.994-1.999. Actuaciones previstas en el Eje de Ferrocarriles en el Noroeste de España.**

Entre las actuaciones más relevantes a financiar por el *FEDER* en las infraestructuras ferroviarias del noroeste de España podemos citar el traslado a Orense del *CTC* Orense-Monforte y la banda de regulación Monforte-La Coruña, la modificación y renovación de las instalaciones del taller del Ferrol de *Feve*, la renovación de la línea Ferrol-Ortigueira-Ribadeo de *Feve* la mejora de las instalaciones de seguridad de la línea Ferrol-Ortigueira y la renovación de la línea León-Guardo. Asimismo, y aunque no está incluido como un proyecto ferroviario sino de medio ambiente urbano, se prevén financiar las actuaciones que realice el cinturón verde de Oviedo.

Como novedad interesante para el nuevo período de programación del *FEDER* es de destacar el elevado nivel de seguimiento que se espera realizar en este período de los programas a financiar por el *FEDER*, de

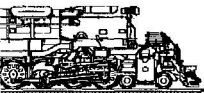


modo que existen una batería de indicadores de tres tipos: físico, de impacto y de empleo para efectuar el control de todas y cada una de las acciones emprendidas. A través de dichos indicadores se espera poder realizar una evaluación rigurosa de los resultados obtenidos por los proyectos financiados y poder comparar con las previsiones efectuadas. En las tablas 7, 8 y 9, que figuran a continuación se recogen todos los indicadores manejados para las acciones previstas en infraestructuras ferroviarias del noroeste de España, donde se puede hacer una primera aproximación a los resultados que se esperan conseguir con la financiación propuesta.



Acciones previstas	Valor actual	Valor esperado
<b>GALICIA</b>		
<b>Indicadores físico de seguimiento</b>		
Renovación (km)		137,8
Aparatos de vía tratados (n°)		108,0
Mejora de infraestructura (n° de puntos)		79,0
Terminales tratadas (n°)		8,0
Bases de tracción (n°)		4,0
<b>Indicadores de resultados e impacto</b>		
N° de incidencias	152,0	146,0
Calidad de vía (%km bien+aceptable)	50,7	52,8
Tráfico de pasajeros		
Indicadores de empleo		412
Puestos de trabajos directos		236
Puestos de trabajos indirecto		176
<b>ASTURIAS</b>		
<b>Indicadores físico de seguimiento</b>		
Renovación (km)		109,3
Aparatos de vía tratados (n°)		125,0
Mejora de infraestructura (n° de puntos)		21,0
Terminales tratadas (n°)		9,0
Bases de tracción (n°)		1,0
<b>Indicadores de resultados e impacto</b>		
N° de incidencias	129,0	124
Calidad de vía (%km bien+aceptable)	50,7	52,8
Tráfico de pasajeros	5.817,0	7.939,0
<b>Indicadores de empleo</b>		
Puestos de trabajos directos		109
Puestos de trabajos indirecto		78

**Tabla 7.- MCA 1.994-1.999. Indicadores de seguimiento del Eje de Ferrocarriles en el Noroeste de España.**



Acciones previstas	Valor actual	Valor esperado
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>		
<b>Indicadores físico de seguimiento</b>		
Renovación (km)		667,5
Aparatos de vía tratados (nº)		385,0
Mejora de infraestructura (nº de puntos)		17,0
Terminales tratadas (nº)		13,0
Bases de tracción (nº)		4,0
<b>Indicadores de resultados e impacto</b>		
Nº de incidencias	93,1	89,5
Calidad de vía (%km bien+aceptable)	60,8	63,3
Tráfico de pasajeros	120.000,0	200.000,0
<b>Indicadores de empleo</b>		<b>911</b>
Puestos de trabajos directos		522
Puestos de trabajos indirecto		389
<b>CANTABRIA</b>		
<b>Indicadores físico de seguimiento</b>		
Renovación (km)		56,8
Aparatos de vía tratados (nº)		117,0
Mejora de infraestructura (nº de puntos)		10,0
Terminales tratadas (nº)		17,0
Bases de tracción (nº)		0,0
<b>Indicadores de resultados e impacto</b>		
Nº de incidencias	6,2	8,5
Calidad de vía (%km bien+aceptable)	6,2	8,5
Tráfico de pasajeros	1.033,0	1.224,0
<b>Indicadores de empleo</b>		<b>77</b>
Puestos de trabajos directos		45
Puestos de trabajos indirecto		32

**Tabla 8.- MCA 1.994-1.999 Indicadores de seguimiento del Eje de Ferrocarriles en el Noroeste de España.**

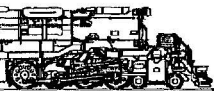
Acciones previstas	Valor actual	Valor esperado
<b>TOTAL</b>		
<b>Indicadores físicos de seguimiento</b>		
Renovación (km)		971,4
Aparatos de vía tratados (n°)		735,0
Mejora de infraestructura (n° de puntos)		127,0
Terminales tratadas (n°)		47,0
Bases de tracción (n°)		9,0
<b>Indicadores de resultados de impacto</b>		
N° de incidencias	380,3	368,0
Calidad de vía (%km bien+aceptable)	42,1	44,4
Tráfico de pasajeros	126.850,0	209.163,0
<b>Indicadores de empleo</b>		<b>1.587</b>
Puestos de trabajos directos		912
Puestos de trabajos indirecto		675

**Tabla 9.- MCA 1.994-1.999. Indicadores de seguimiento del Eje de Ferrocarriles en el Noroeste de España.**

### **3. EL FONDO DE COHESIÓN.**

En las negociaciones que dieron origen al *Tratado de Maastrich* se puso de manifiesto la regresividad del Presupuesto Comunitario que, por un lado, predicaba la solidaridad hacia las regiones menos desarrolladas y, por otro, no les asigna recursos en proporción a dicha solidaridad. Para paliar dicha situación se previó la creación de un nuevo instrumento financiero comunitario, el *Fondo de Cohesión*, que pudiese proporcionar ayudas para financiar proyectos en los cuatro países más desfavorecidos de la Unión.

Ante el retraso sufrido por el proceso de ratificación del Tratado de la Unión Europea, en el Consejo Europeo celebrado en Edimburgo en



diciembre de 1.992, se acordó la creación de un Instrumento Financiero Provisional que, con las dotaciones previstas para el *Fondo de Cohesión* definitivo, pudiera proporcionar las ayudas esperadas a partir del 1 de abril de 1.993.

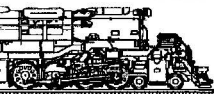
Dicho Consejo europeo estableció las características fundamentales que debería tener el *Fondo de Cohesión* y el Instrumento Financiero que lo anticipa.

- El fondo puede proporcionar ayuda financiera para los siguientes tipos de proyectos:
    - Proyectos medioambientales que contribuyan a la consecución de los siguientes objetivos:
      - a) La conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente.
      - b) La protección de la salud de las personas.
      - c) La utilización prudente y racional de los recursos naturales.
      - d) El fomento a escala internacional de medidas destinadas a hacer frente a los problemas regionales o planetarios de medio ambiente.
    - Proyectos medioambientales que resulten de medidas adoptadas por la Comunidad que impliquen costes desproporcionados para las autoridades públicas de los países miembros.
    - Proyectos de infraestructuras del transporte de interés común incluidos en las líneas maestras sobre *redes transeuropeas* del transporte.
    - Otros proyectos de infraestructuras del transporte, cuando no existan líneas maestras aprobadas por el Consejo que contribuyan a la consecución de los siguientes objetivos:
-

- a) Interoperabilidad de las redes nacionales, así como acceso a dichas redes.
- b) Necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periferias y las regiones centrales de la Comunidad.
- Los recursos disponibles para el *Fondo de Cohesión* expresados en millones de ECUS de 1.992 son los que figuran en la tabla 10.
- Los países beneficiarios, en congruencia con lo dispuesto en el Tratado serán los cuatro Estados miembros con un *PNB* per capita inferior al 90% de la media comunitaria, establecida con arreglo a pariedades del poder adquisitivo, que presenten programas encaminados a la consecución de las condiciones de convergencia económica establecidas en el artículo 104C del *Tratado de Maastrich*.

AÑOS	Recursos totales (Mill. de Ecus de 1.992)	Recursos totales (Mill. de ptas. corrientes)	Recursos para España (Mill. de ptas. corrientes)
1.993	1.500	241.010	132.556
1.994	1.750	281.714	154.943
1.995	2.000	350.776	192.927
1.996	2.250	409.339	225.136
1.997	2.500	466.063	225.136
1.998	2.550	487.134	267.924
1.999	2.600	508.963	279.929
<b>TOTAL</b>	<b>15.150</b>	<b>2.744.998</b>	<b>1.509.749</b>

*Tabla 10.- Recursos fondo de cohesión.*





Únicamente los cuatro estados miembros que cumplen en la actualidad el primero de los criterios citados podrán optar a subvenciones del Fondo. Habrá una revisión en 1.996; cualquier Estado miembro que supere en la fecha de la revisión la cifra del 90% dejará de ser subvencionable a partir de ese momento. Se volverá a revisar la subvencionabilidad al final del periodo cubierto por las previsiones financieras.

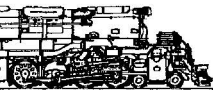
Se estable un reparto indicativo, en forma de horquilla de porcentajes sobre el total, entre los cuatro Estados Miembros Beneficiarios que es el siguiente:

España	52-58%
Portugal	16-20%
Grecia	16-20%
Irlanda	7-10%

- La tasa de cofinanciación comunitaria para los proyectos financiados con el *Fondo de Cohesión* estará comprendida entre el 80 y el 85% del coste elegible total.
  - Ningún tipo de gasto podrá recibir simultáneamente ayudas del *Fondo de Cohesión* y de los *Fondos Estructurales*. La acumulación de ayudas del *Fondo de Cohesión* y de otras subvenciones y préstamos comunitarios no podrá ser superior al 90% del gasto total.
  - Se aplicarán los siguientes criterios para garantizar la alta calidad de los proyectos:
    - Sus beneficios económicos y sociales a medio plazo, que serán proporcionales a los recursos utilizados; éstos se evaluarán mediante un análisis de costes y beneficios.
    - Las prioridades establecidas por los Estados miembros beneficiarios.
-

- La contribución que los proyectos pueden aportar a la ejecución de las políticas comunitarias en materia de medio ambiente y de *redes transeuropeas*.
- La compatibilidad de los proyectos con las políticas comunitarias y su coherencia con otras medidas estructurales comunitarias.
- La consecución de un equilibrio adecuado entre los dos ámbitos de acción.
- Tras un anticipo inicial, los pagos a cuenta se vincularán de manera estrecha y transparente a la evolución de la ejecución de los proyectos.
- Finalmente el Consejo Europeo de Edimburgo establece un claro condicionante de modo que cuando el Consejo decida que un Estado miembro tiene déficit excesivo y dicha decisión no se haya derogado transcurrido cualquier plazo que se haya fijado para corregir el déficit, no se podrán financiar con cargo al Fondo nuevos proyectos de dicho Estado miembro o, en caso de grandes proyectos que consten de varias fases, nuevas fases de dichos proyectos. A título excepcional, en el caso de proyectos que afecten de forma directa a más de un Estado miembro, el consejo podrá decidir aplazar la suspensión. La suspensión de la financiación no surtirá efectos hasta que hayan transcurrido dos años desde la entrada en vigor del *Tratado de Maastrich*. La suspensión cesará en cuanto el consejo haya decidido derogar su decisión.

El Instrumento Financiero de Cohesión entró en vigor el 1 de abril de 1.993 y permaneció funcionando hasta el 25 de mayo de 1.994 en que se publicó en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas el Reglamento definitivo del *Fondo de Cohesión* que recoge todas las características establecidas en el Consejo Europeo de Edimburgo.



### 3.1. CRITERIOS PRESENTES Y FUTUROS DE APLICACIÓN DE LOS FONDOS DE COHESIÓN.

Los criterios de aplicación del *Fondo de Cohesión* han seguido de manera coherente la evolución de los acontecimientos a lo largo de este período, pudiéndose distinguir tres fases. La primera corresponde al año 1.993, año en el que existe un instrumento provisional. El instrumento financiero de cohesión, al mismo tiempo que se produce una indeterminación formal al no estar aprobadas las líneas maestras sobre grandes *redes transeuropeas* ni consensuada la estrategia nacional del medio ambiente. La programación, sin embargo, se basa

Millones de Ptas.

AÑOS	Aportación española al Presupuesto General de la Comunidad Europea (1)	Ingresos Fondos Estructurales para Presupuesto Estado (2)	Relación (1) / (2)
1.986	113,5	64,5	1,7
1.987	141,6	88,2	1,6
1.988	236,2	119,2	1,9
1.989	288,9	212,1	1,4
1.990	372,9	99,9	3,7
1.991	544,1	181,9	3,0
1.992	644,6	167,0	3,8
1.993	734,8	205,4	3,8
1.994	919,4	280,0	3,3,
1.995(3)	838	333,6	2,5

(1) Fuente: Dirección Gral. de Presupuestos "Presentación del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado 1994".

(2) Fuente: Dirección General de Planificación.

(3) Previsión.

**Tabla 11.- Coste de los Ferrocarriles Españoles para el Presupuesto del Estado (Miles de millones de pesetas).**

sobre unos criterios que apuntan hacia los objetivos principales en ambos sectores y que, sobre todos, sientan las bases de la programación futura.

Por otro lado, el Gobierno español decisión reservar el *Fondo de Cohesión* dentro del ámbito de los Presupuestos Generales del Estado. La razón para ello estriba fundamentalmente en su origen. Como ya se ha dicho el *Fondo de Cohesión* surge de la asunción de la regresividad del sistemas de ingresos comunitario. La imposibilidad de proceder a efectuar una reforma en profundidad de dicho sistema de ingresos obligó a establecer esta especie de contribución negativa singular que contribuye el *Fondo de Cohesión*.

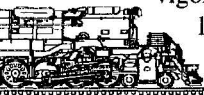
Hay que recordar en este contexto el balance o coste que representan para el Estado los Fondos Europeos y que se representa en la tabla 11.

Esta tabla, no es parcial ni sesgada. Es cierto que España recibe más de la comunidad de lo que aporta. De hecho el saldo financiero que se mantenía constante en 0,5 puntos del *PIB* desde 1.991 evolucionará hacia el 1% en el período 94-95. Ocurre, sin embargo, que el estado paga la totalidad de la aportación española al presupuesto comunitario, mientras que sólo recibe una pequeña parte de la transferencia comunitaria a España. En 1.993 los agricultores percibirán directamente más de 600 mM de Ptas.; las Administraciones Territoriales y empresas más de 300 mM de Ptas.; el presupuesto del Estado 200 mM de Ptas.

Esta situación no sería tan preocupante si se hubieran integrado los fondos europeos en los sistemas de financiación de las Administraciones territoriales, pero, lamentablemente no es así. Los fondos europeos están alimentando continuamente el déficit de los Presupuestos Generales del Estado mientras que son percibidos como un maná sin costes por todos aquellos que los perciben salvo la propia Administración Central.

La revisión de algunos de estos sistemas de financiación debería hacer posible la integración de los distintos fondos en un esquema más ordenado, satisfactorio para todos y seguramente más justo.

Durante 1.994 las circunstancias han cambiado radicalmente: entra en vigor el reglamento definitivo del *Fondo de Cohesión*, se empiezan a aprobar las primeras líneas maestras sobre *redes transeuropeas* y se presenta la estrategia nacional del medio ambiente. Los criterios de programación



se establecen, por tanto, sobre bases más sólidas que anticipan ya claramente y de forma definitiva los criterios que orientarán la programación completa del *Fondo de Cohesión* durante su período de vigencia.

Finalmente, el período 1.995-1.999 se caracterizará por el acceso de las Corporaciones Locales y las Comunidades Autónomas al *Fondo de Cohesión*. Durante 1.994 ha sido posible alcanzar acuerdos que, respetando los mecanismos básicos de financiación de las administraciones territoriales y la consecución de los objetivos nacionales planteados por el *Fondo de Cohesión* permitan tener en cuenta el mapa competencial, especialmente en el sector del medio ambiente.

En los apartados que siguen se desarrollan los criterios concretos utilizados para la aplicación de los *Fondos de Cohesión* en el sector de infraestructuras del transporte y más concretamente del ferroviario durante los tres períodos anteriormente descritos.

## **TRANSPORTES.**

### **AÑO 1.993.**

La selección de los proyectos susceptibles de recibir ayudas de los *Fondos de Cohesión* en 1.993 se realizó en un contexto de indefinición formal de la red viaria transeuropea, al mismo tiempo que en España se realizaban los últimos proyectos contenidos en el *Plan Director de Infraestructuras*.

En este contexto se realizó la selección de proyectos de modo que, por una parte, permitieran unos mayores retornos en breve plazo (proyectos ya iniciados antes de 1.993 y/o con fuerte inversión en este año) a la vez que se presentaban los estudios (redacción de los proyectos de construcción) de los proyectos que iban a ser la base de las futuras programaciones. Todo ello además de cumplir con las exigencias del Reglamento del Instrumento Financiero de Cohesión y del alcance de unos objetivos compatibles con las políticas de transporte españolas y de la Unión Europea. A continuación se concretan los criterios empleados por modos de transporte.

---

**FERROCARRILES.**

En el área de la Infraestructuras ferroviarias, las líneas directrices que marcaron las actuaciones a financiar mediante el Instrumento Financiero de Cohesión fueron las siguientes.

- Dadas las ventajas relativas del ferrocarril en el transporte de los grandes flujos de viajeros y de mercancías, se trata de potenciar y mejorar los grandes corredores de transporte existentes en la península.
- La inexistencia en nuestro país de un transporte de mercancías pesadas de un volumen comparable al de otros países europeos, unido a las menores exigencias de velocidad y plazo de este tipo de transporte de viajeros.
- De las dos directrices anteriores se deriva la necesidad de potenciar la red definida por las cinco ciudades españolas con mayor población:

Madrid

Barcelona

Valencia

Zaragoza

Sevilla

Las cuatro primeras se encuentran en el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia para el cual se previeron las siguientes actuaciones:

- Eliminación de los cuellos de botella en vía única mediante el desdoblamiento de los tramos que aún permanecen en dicha situación en las líneas Madrid-La Encina-Valencia y Barcelona-Valencia.
- Inicio de los Proyectos en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera, que por su excepcional volumen de tráfico y por su sentido de conexión con Europa, necesitará de un tratamiento



especial que permita la circulación de los trenes a velocidades elevadas de modo que se convierta a este modo de transporte en prioritario en el corredor.

Asimismo, se aprobó una actuación singular en la nueva línea de *Alta Velocidad* Madrid-Sevilla, vía que completa la de unión entre las cinco ciudades españolas más pobladas. La diferencia de anchos entre la vía de alta velocidad (ancho internacional) y la vía de ancho *Renfe* hizo necesario construir en la Estación de Majarabique una instalación de intercambio de ejes que permitía la conexión entre ambas redes, posibilitando la prolongación de los recorridos hacia destinos como Jerez, Cádiz y Huelva. Ello redundaba en la mejora del aprovechamiento de la nueva línea y en una reducción considerable los tiempos de viaje hacia dichas ciudades.

### **AÑO 1.994.**

Los criterios económicos y funcionales en base a los que se seleccionan los proyectos este año no difieren de las provisionales sobre las que se había trabajado anteriormente, siendo, por tanto, la programación de 1.994 una continuación de la de 1.993:

En este sentido los criterios básicos de selección de proyectos han sido los siguientes:

- Proyectos cuyos estudios previos fueron presentados para su financiación por el *Fondo de Cohesión* en 1.993.
- Proyectos que den continuidad a los itinerarios ya definidos en la programación de 1.993.

Atendiendo al primer criterio se han seleccionado aquellos proyectos (obras) que ya estaban preparados para su ejecución inmediata:

### **PERÍODO 1.995-1.999.**

La entrada en vigor el 26 de mayo de 1.994 del reglamento por el que se aprueba el *Fondo de Cohesión* introduce variaciones en el sistema de cálculo de

---

ayudas a los proyectos de larga duración o de importante cuantía, afectando a la programación para años futuros de modo que, de los proyectos presentados en 1.994 se prevé una ayuda de 41.148 millones de pesetas con cargo al fondo de 1.995 ello significa que una parte de la programación para 1.995 está ya comprometida de facto por los proyectos presentados en 1.994 el resto de la programación seguirá las pautas de los años anteriores reforzando la coherencia y credibilidad de la programación española.

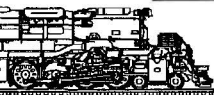
Por otro lado, hay que tener en cuenta el acuerdo alcanzado el pasado 21 de septiembre de 1.994 en el seno del *Consejo de Política Fiscal y Financiera* por el que el gobierno se compromete a presentar proyectos de las Comunidades Autónomas que estén incluidos en las *redes transeuropeas* para su financiación por el *Fondo de Cohesión*. El importe aproximado de dichos proyectos podrá llegar hasta el 10% (11.000 millones de pesetas en 1.995) de la cuantía esperada para transportes en el *Fondo de Cohesión*, excediendo ampliamente del porcentaje que supone la *red transeuropea española* en manos de las Comunidades Autónomas respecto a la totalidad de la misma.

Resumiendo, por tanto, los criterios para la programación de cara al futuro serán los siguientes:

- a) Anualidades financieras posteriores a 1.994 de los proyectos presentados en dicho año.

SECTORES	1993	1994	1995	TOTAL	Porcentaje (%)
<b>TRANSPORTE</b>	91.888	79.603	114.913	286.404	57,2%
Carreteras	66.830	48.668	93.369	208.867	41,7%
Ferrocarriles	13.774	30.935	21.544	66.253	13,2%
Aeropuertos	11.184	-	-	11.284	2,3%
<b>MEDIO AMBIENTE</b>	41.423	82.485	90.730	214.638	42,8%
<b>TOTAL</b>	<b>133.311</b>	<b>162.088</b>	<b>205.643</b>	<b>501.042</b>	<b>100,0</b>

*Tabla 12.- Reparto sectorial del Fondo de Cohesión.*





- b) Proyectos de Comunidades Autónomas situadas en las *redes transeuropeas* que sean de su competencia.
- c) Proyectos cuyos estudios ya fueron aprobados por el *Fondo de Cohesión* en 1.993 y que estén en fase de ejecución.
- d) Proyectos que constituyan fases complementarias de otros aprobados anteriormente (eje: electrificación de un tramo de vía, cierre de la M-40)

Dentro de este período se presentan los únicos proyectos de ferrocarriles en el noroeste de la península que se prevé serán financiados con cargo al *Fondo de Cohesión*, dichos proyectos son los siguientes:

- Renovación de vía Orense-Guillarey 2.503 Mill. de pesetas.
- Supresión de Pasos a Nivel Venta de Baños-León 334 Mill. de pesetas.

Como resumen, en las tablas 12 y 13 que el reparto sectorial previsto para las ayudas del *Fondo de Cohesión* en su tiempo de existencia.

Millones de Ptas.

Tipo de Infraestructura						
Transportes	34.560	40.000	52.960	64.960	74.400	266.880
Energía	2.400	3.200	3.840	3.840	3.520	16.800
Telecomunicaciones	3.200	8.800	11.200	17.600	24.480	65.280
<b>TOTAL</b>	<b>37.760</b>	<b>48.800</b>	<b>64.160</b>	<b>82.560</b>	<b>98.880</b>	<b>332.160</b>

Fuente: Proyecto de Reglamento.

**Tabla 13.- Recursos Ayuda Financiera en el Marco de las Redes Transeuropeas.**

#### 4. OTROS INSTRUMENTOS FINANCIEROS COMUNITARIOS.

El empeño de la comunidad por poner en marcha unas auténticas *redes transeuropeas* de transporte, pero también de energía y telecomunicaciones, ha llevado a crear nuevas figuras de ayudas a la construcción de dichas redes. En este sentido se acaba de aprobar un nuevo reglamento financiero específico para la financiación de dichas redes. Los recursos destinados a estas nuevas ayudas son escasos, máxime si se tiene en cuenta que las cantidades que figuran en el cuadro adjunto son para repartir entre todos los países de la Comunidad, pero, si que sirven al objetivo pretendido de impulsar la realización de los proyectos correspondientes a través de la financiación de estudios previos y de viabilidad.

Por otro lado la Banca Europea de Inversiones a partir del Consejo Europeo de Edimburgo ha establecido una nueva línea de ayuda a *redes transeuropeas* a través de la cual está facilitando el acceso a préstamos *BEI* para un volumen importante de proyectos, (tabla 14).

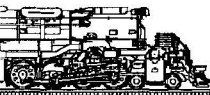
Como se puede observar el volumen de recursos que puede proporcionar el *BEI* es muy elevado pero no hay que perder de vista que no estamos hablando de ayudas sino únicamente de créditos en condiciones prácticamente idénticas a las existentes en el mercado. La única ventaja que pueden presentar los préstamos *BEI* es que evitan tener que solicitar financiación a los mercados,

Millones de Ptas.

1993 - 1994						
Mecanismo Edimburgo	Transporte	Desarrollo	Medio Ambiente	Energía	Desempleo	TOTAL
España	107.472		400.416	37.696		185.584
Total	445.408		176.800	150.400		772.608
TOTAL BEI 1994						
España	137.712	425.472	198.768	54.576	14.544	831.072
Total	911.728	1.925.616	778.560	564.096	270.832	4.450.832

Fuente: Memoria BEI. 1.995.

**Tabla 14.- Recursos BEI.**



cuestión que en determinadas circunstancias, puede presentar considerables ventajas.

Finalmente, a efectos de poder concretar la financiación que procedente de esta fuente se ha aplicado a los ferrocarriles españoles se recoge a continuación un listado de los proyectos financiados en 1.995, (tabla 15).

ÓRGANO GESTOR	
Metro de Valencia	6.999
<i>Infraestructuras ferroviarias del MOPTMA</i>	17.017
<i>Renfe</i>	65.128
Metro de Bilbao	12.403
<b>TOTAL</b>	<b>101.547</b>

*Tabla 15.- Préstamos BEI para Ferrocarriles en España.  
(1.994)*